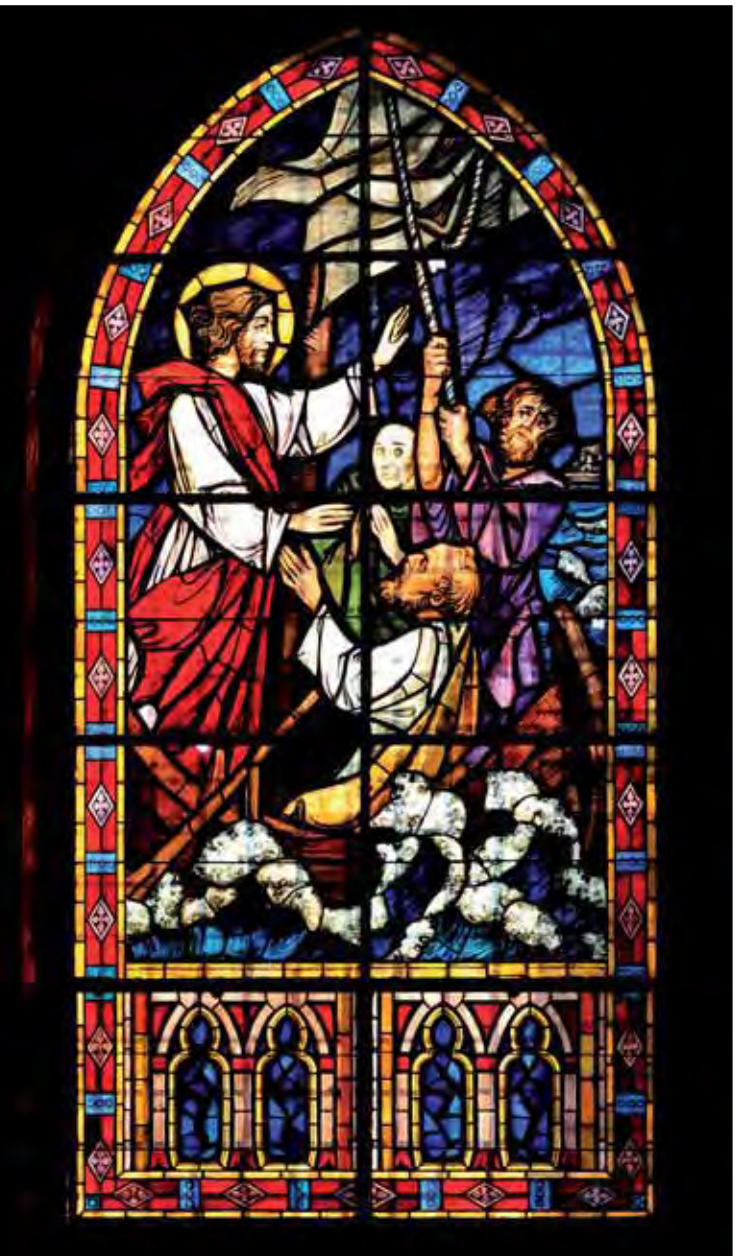
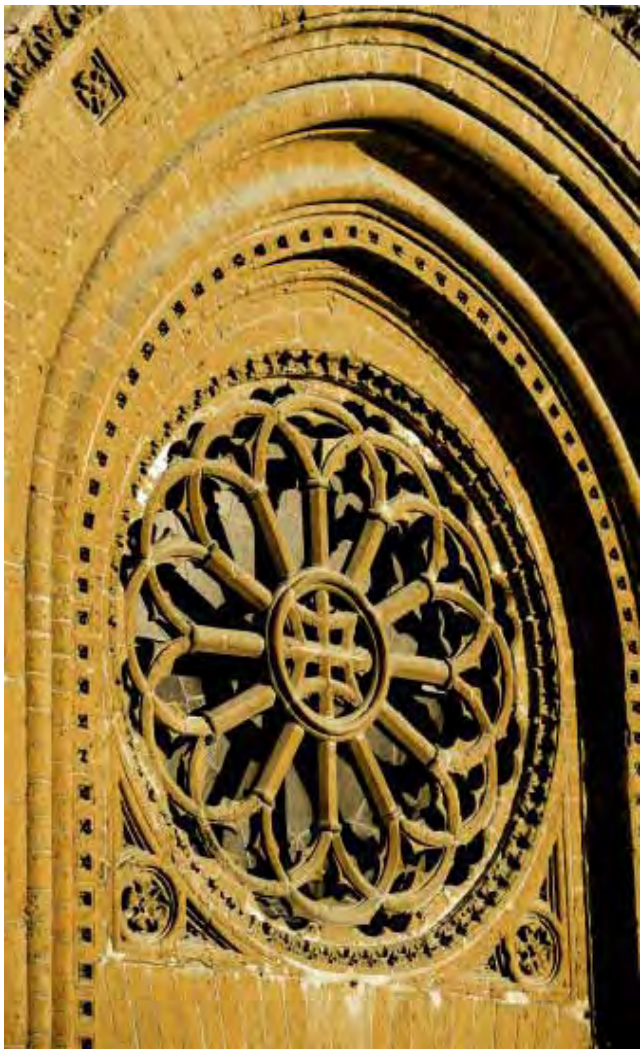
NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Lombardia

Numero 73 - marzo 2012 Euro 2.00





SOMMARIO

Primo Piano 2

Trasporti: da problema a risorsa per il paese

Tempo Presente 3

Quale ruolo per il sindacato dentro la crisi

Sud, tra esaurimento di assistenzialismo e nuove rivolte

L 'intervista a Cristina Tajani

I tanti nodi dei trasporti non si risolvono solo con le liberalizzazioni

Mobilità a Milano: risorse, ambiente, lavoro

L'incidente Concordia: andare oltre l'errore umano

La cultura della sicurezza nei trasporti

In Linea 7

I tempi cambiano, ma non sempre la realtà migliora

Ecco come si fa... a far affondare un'azienda

Le nuove fabbriche della logistica

Spazio Aperto 22

Incontro con Mons. Francesco Beschi, Vescovo di Bergamo

Senza Frontiere 25

Se la sindrome di Atene guasta l'Europa

Sguardi e Traguardi 27

"Il colpevole silenzio"

Contro le violenze nei confronti delle donne anziane

E se provassimo (donne e uomini) a riordinare il mondo come si riordina una casa?

Se non ora quando? Indietro non si torna

Equilibrio instabile

Storie di donne, leggi e conquiste

Finestre 38

Un sottopasso da vivere

"Ripensare Marx" di Marcello Musto

Il servizio fotografico è stato realizzato da
Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Trasporti: *da problema a risorsa per il paese*

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Mentre andiamo in stampa è indetto per il 1° marzo lo sciopero nazionale dei trasporti proclamato dai sindacati confederali. Una decisione non abituale che coincide con la trattativa che Cgil Cisl e Uil stanno tenendo con il Governo sul mercato del lavoro e che vede il sindacato europeo promuovere, il 29 febbraio, una giornata di mobilitazione contro le politiche neoliberiste e recessive delle istituzioni europee che non sono in grado di rimettere in moto l'economia dei paesi dell'Unione. Questo mentre la crisi non si risolve e aumenta la disoccupazione e l'impoverimento dei lavoratori in molti paesi.
È una giornata di lotta e di mobilitazione che vuole far sentire le ragioni del mondo del lavoro contro le decisioni che stanno aggravando la crisi economica e finanziaria, mentre si rafforzano gli egoismi nazionali e corporativi che rischiano di allontanare la costruzione dell'Europa politica, nell'illusione che ogni singolo paese possa uscire dalla crisi con i tagli e senza interventi a sostegno della crescita.
L'Europa deve correggere le sue scelte di politica economica, non limitandosi al rigore sui conti, ma con la capacità di ricostruire una visione politica unitaria che favorisca la progressiva integrazione europea e non il ritorno all'illusione di autosufficienza dei singoli paesi.
In Italia le politiche di rigore, imposte dalla gravità della situazione nella quale il governo Berlusconi ha fatto precipitare il paese, sono state le uniche risposte, al momento, che il governo Monti ha messo in atto per contrastare la crisi. Il governo dei tecnici ha seguito le indicazioni della maggioranza dei governi di destra dell'Europa che ha messo in ginocchio la Grecia e che rischia di distruggere le economie dei paesi più deboli, compreso il nostro.
La Cgil ha contrastato le decisioni del governo, a partire dall'intervento sulle pensioni e ha chiesto misure in grado di sostenere l'occupazione e la crescita. La questione del lavoro è la questione fondamentale dentro la crisi: bisogna sostenere, in tutti i modi, l'occupazione e tutelare i redditi dei lavoratori delle aziende in crisi. Bisogna creare strumenti di crescita che siano la leva della ripresa occupazionale e dello sviluppo del paese.
Il governo sembra agire in direzione opposta, il fondamentalismo liberista si è manifestato di nuovo nel decreto cosiddetto "cresci Italia" e si annuncia non molto diverso nel confronto in atto sul mercato del lavoro e sugli ammortizzatori sociali.
I provvedimenti del governo hanno prodotto effetti negativi e peggiorato le condizioni materiali di moltissime persone, colpite in varia misura dai tagli e dalla mancanza di provvedimenti utili a contrastare la recessione in atto.
Eppure il sostegno all'azione del governo è ancora elevato e si basa sulla paura della catastrofe economica e sulla speranza che si possa finalmente uscire dalla persistente emergenza occupazionale e sociale.
Il sindacato italiano, con la piattaforma unitaria Cgil, Cisl e Uil, ha avanzato proposte concrete che sono sostenute dalle iniziative di mobilitazione nazionali, territoriali e di categoria.
La vertenza trasporti si colloca dentro la piattaforma unitaria confederale, per far cambiare le scelte riguardanti il settore, che aggraveranno ulteriormente la situazione di crisi e per rivendicare una concreta politica dei trasporti.
Dopo la cosiddetta riforma delle pensioni, il decreto "cresci Italia" rende sempre più insostenibile la crisi nell'intero settore dei trasporti e questo ha prodotto la necessaria risposta sindacale.
Il 1° marzo 2012, le lavoratrici e i lavoratori di tutti i settori dei trasporti scioperano per chiedere una profonda correzione delle scelte del governo. Uno sciopero generale è un momento straordinario e non deve consumarsi con il suo svolgimento.
Nel decreto non è presente alcun intervento di programmazione pubblica e di politica dei trasporti utile alla crescita; si prevedono, al contrario, provvedimenti che avranno un sicuro effetto recessivo sull'intero settore.
Sono previsti interventi parziali, non organici, sbagliati e, in alcuni casi, distruttivi di fondamentali aziende nazionali.
Il tutto senza le risorse necessarie a riparare i tagli operati dal governo precedente, mentre i trasporti, con un'adeguata politica d'investimenti e di programmazione, potrebbero essere una fondamentale leva anticiclica nella crisi. Reclamiamo interventi organici che affrontino i nodi della crisi dei trasporti. Una crisi di sistema che esige un intervento non ideologico. Per questo chiediamo al governo di cambiare le sue decisioni, alla politica di non accettare soluzioni contingenti dando la nostra disponibilità ad aprire un confronto serio.
I trasporti possono diventare una risorsa per il paese se si rimuovono gli ostacoli che frenano l'intero settore produttivo nazionale, se finalmente si mette in atto una politica dei trasporti che, intervenendo sull'intero sistema, ne riconosca il valore sociale ed economico. Senza una corretta politica dei trasporti il paese continuerà a pagare il prezzo dell'inefficienza del sistema, i cittadini subiranno gli effetti del peggioramento dei servizi e per i lavoratori del settore si aggraveranno le conseguenze occupazionali e di riduzione del reddito.
Con lo sciopero del 1° marzo il sindacato chiede anche il rafforzamento delle regole a tutela del lavoro, con il riconoscimento delle clausole sociali e la contrattazione collettiva nei processi di liberalizzazione.
È inaccettabile che la concorrenza si affermi senza il riconoscimento dei contratti collettivi, com'è nella norma presente nel decreto che cancella il contratto nel settore ferroviario.
Difendiamo il lavoro come fattore decisivo per la qualità e per l'aumento dell'offerta nell'intero sistema dei trasporti, per lo sviluppo e per la sostenibilità ambientale ed economica.
Bisogna cambiare strada, riconoscere il ruolo dei trasporti per la crescita del paese e dire basta al lavoro precario, all'abbattimento delle tutele contrattuali e agli appalti e subappalti senza regole, che hanno prodotto gravi situazioni di crisi occupazionale, delle quali il governo non si è ancora occupato.

Quale ruolo per il sindacato *dentro la crisi*

di Valeria Fedeli, Vice segretario generale FILCTEM CGIL - Presidente sindacato europeo tessile

> ***"Non possiamo pensare di risolvere i problemi di oggi con lo stesso metodo con cui essi si sono generati"*** **(Eisenstein)**

Diciamo spesso che il mondo è cambiato. Quanto analizziamo con realismo le implicazioni determinate da questi cambiamenti nei lavoratori e tra il mondo del lavoro che vorremmo continuare a rappresentare?
La stessa 'dimensione' della nostra riflessione, delle analisi su cui poi costruiamo le proposte e le azioni da intraprendere, è troppo chiusa nel livello nazionale o, peggio ancora, in quello aziendale. Una prima e imprescindibile dimensione oggi riguarda il contesto europeo e internazionale, in cui opera l'interconnessione del mercato, la circolazione delle persone, dei prodotti, dei servizi. La costruzione e creazione della catena del valore, le politiche di crescita e di sviluppo sono connesse. In una parola, la dimensione della vita concreta delle persone è, qui e ora, collegata a ciò che avviene altrove.
La crisi strutturale e inedita che si è abbattuta su tutto il mondo, partita dagli Stati Uniti d'America dal 2008, ha cambiato davvero molto e la transizione globale che stiamo vivendo ha bisogno di un sindacato all'altezza di questa sfida.

Leggere la società, per un'innovazione necessaria

La CGIL, come l'insieme dei sindacati confederali italiani, è organizzazione sociale forte e decisiva nella rappresentanza degli interessi e nella loro composizione equilibrata con interessi diversi, tanto più nell'affrontare e governare i cambiamenti.
Dire questo non basta. C'è ritardo – è bene dircelo, è bene discuterne – nella lettura della società, dei cambiamenti, del ruolo che il lavoro svolge nella vita delle persone. Debolezze di analisi e limiti di dibattito che occorre affrontare, mettendo in campo un'innovazione che deve vederci tutti attenti, sensibili, coraggiosi, per superare ogni **abitudinarismo,** ogni comodità delle posizioni conosciute, ogni chiusura difensiva e conservatrice, per interpretare e rispondere a bisogni e aspirazioni dei lavoratori che vanno rinnovati in condizioni differenti. Questo è il punto.
Lavoro, coesione sociale, giustizia ed equità, eguaglianza. Principi che vanno inverati e praticati nelle condizioni e nella nuova dimensione europea e globale, se si vuole continuare a svolgere il nostro ruolo di sindacato dentro questa transizione, per costruire il nostro futuro.
Mercati aperti, outsourcing ed esternalizzazioni, tecnologie sempre più veloci, internazionalizzazione delle imprese: abbiamo bisogno di innovazione culturale, di conoscenza collettiva, di stare dentro a questi cambiamenti. Dobbiamo scegliere di partecipare al governo di queste trasformazioni, che ci pongono il tema di quale debba essere il ruolo del sindacato.
Non è più prevalente, tra di noi, la cultura dell'antagonismo, ma, in attesa di metabolizzare una nuova interpretazione della nostra funzione sociale, ci ritroviamo stretti in una logica di conservazione, preoccupazione, perfino paura, che diventa addirittura deleteria in alcune situazioni se finisce per strutturarsi in opposizione al cambiamento.
E così, ci ritroviamo ancora, in parti significative dell'organizzazione, a chiuderci sul nostro passato, a svolgere una funzione puramente difensiva.
La piattaforma unitaria di Cgil-Cisl e Uil varata a gennaio per la trattativa con il Governo sulla crescita, il lavoro, la lotta alla precarietà e il mercato del lavoro, è un deciso passo avanti per portare risultati utili sia alla nostra rappresentanza, sia al Paese.
Una piattaforma che conduce, per impianto e condivisione unitaria, a ricercare l'intesa, ad uscire con un accordo. Certo, non tutto ovviamente, dipende da noi, dal sindacato. Ma certo la nostra scelta è, e deve continuare ad essere, la ricerca della mediazione più vicina possibile alle proposte presentate.
Contribuendo, anche per questa via, di governare in questo 2012 di crisi pesante per l'occupazione, dando speranza nel futuro ai giovani, alle donne, a tutti i lavoratori italiani.
Un passaggio, quello che stiamo vivendo, che deve saperci far superare il passato e vivere nel presente.
È al presente che dobbiamo declinare valori, proposte, linguaggi, anche per immaginare il futuro, cominciando a costruirlo. Solo così possiamo tenere viva la rappresentanza e proiettarla in avanti.

Cambiamenti, complessità, partecipazione

I cambiamenti di cui parliamo tutti (spesso più che praticarli, li evochiamo) ci danno in gestione sindacale una società complessa – che non andrà semplificandosi, che non spetta a noi semplificare – ed è con la complessità che dobbiamo misurare la nostra capacità di rappresentanza.

Servono risposte complesse, servono spazi e regole flessibili. Se accettiamo la complessità, come possiamo rifiutare la flessibilità? Viviamo, e dobbiamo riconoscerlo pienamente, in una società complessivamente flessibile, e solo confrontandoci con la flessibilità, accettandola, valorizzandola in senso sostenibile, possiamo evitare che ricada solo su alcuni, che diventi, per loro, precarietà a vita, ancor più che di lavoro.
I dati e le caratteristiche della precarietà, di cui da pochi mesi in tanti parlano, sono spesso descritti come un fenomeno unico e unificante. Oppure, mettendo in contrapposizione giovani e anziani. Errori politici gravi ambedue.
Mentre è simile il senso di incertezza dei progetti di vita, sono dissimili i motivi e i contesti dove quel senso si definisce: come considerare "uguali" le condizioni, e quindi le nostre risposte, del laureato che cerca faticosamente di fare il lavoro per cui ha studiato e del lavoratore non specializzato che subisce le difficoltà delle delocalizzazioni, delle esternalizzazioni?
E come non cogliere che si sente precario ormai anche chi ha un contratto a tempo indeterminato, ma lavora in aziende in crisi? Per questo le risposte sono più complesse, ma tutte necessarie.
Ecco, credo che in questo scenario, per poter cogliere e rappresentare questa complessità, elemento decisivo della cultura innovativa che dobbiamo adottare è la partecipazione. Da una parte, in direzione della democrazia economica, per realizzare e negoziare le condizioni della condivisione da parte dei lavoratori, come previsto dall'articolo 46 della costituzione, della "gestione delle aziende". Dall'altra, costruendo in sede europea il sindacato in grado di armonizzare le politiche contrattuali, sociali. Qui il sindacato italiano deve fare un vero salto di innovazione e di partecipazione nell'effettiva e necessaria costruzione di sovranità negoziale a livello europeo.
In sede nazionale ed europea bisogna unire i sindacati, agire con coerenza per trovare risposte comuni.
Siamo il secondo paese industriale europeo, dopo la Germania e siamo il sindacato, se unito, più forte.
Certo, difficile costruire l'Europa del lavoro, nel contesto politico dato. Ma è nelle fasi di crisi profonda e di inediti cambiamenti che non si può aspettare che il quadro cambi 'da solo'.
Serve che noi partecipiamo decisamente anche alla costruzione dell'Europa, degli stati uniti europei.
Non è un parlar d'altro, è parlare di noi e delle sfide che abbiamo da affrontare come sindacato confederale italiano. È necessario mettere a valore comune culture e modelli sindacali differenti tra Paesi, per essere insieme più forti e rappresentativi.
Facendo vivere e valere la nostra storia, certo, la nostra cultura confederale. Noi dobbiamo, com'è sempre stato, avere una visione dell'interesse generale, ma dobbiamo anche riconoscere che nei fatti rappresentiamo una parte. Non c'è nulla di riduttivo, in questo, non spaventiamoci davanti a chi ci dice che siamo corporativi: essere di parte è effetto obbligato della gestione degli interessi nelle società complesse; e rappresentare una parte non significa affatto avere una visione e comportamenti ristretti o conservativi della rappresentanza, e tanto meno configgere con gli interessi generali del Paese, dell'Europa.
Rappresentiamo una parte, ma nella pienezza di una visione generale: qui sta, secondo me, la nuova dimensione da costruire della confederalità.
La fase che vive l'Europa, e in particolare l'Italia con il nuovo Governo "tecnico", va colta nella totale novità della vita politica e culturale che si è aperta.
Certo, tra contraddizioni e politiche che non abbiamo in tutto condiviso. Ma certamente è una fase nuova di opportunità e di necessario cambiamento per tutti. È ora necessario che la facciamo vivere e crescere nel consenso generale del mondo del lavoro e nel Paese, che lavoriamo alla costruzione di un'Italia di donne e uomini, di giovani donne e giovani uomini, aperta, meritocratica, anticorporativa, dinamica, solidale, capace di essere fondamentale nella costruzione dell'Europa politica e sociale. Facendo riscoprire l'orgoglio storico del mondo del lavoro quale fattore determinante per contribuire al cambiamento e far intravvedere con le nostre politiche, le nostre azioni, i nostri comportamenti che si può avere un paese più giusto, per tutti, per il mondo del lavoro, per la politica, per le istituzioni.
È questa la fase in cui ciascun soggetto sociale, economico e di rappresentanza deve fare la propria parte, dimostrando di saper giocare in squadra. Significa cambiare tutti atteggiamento, riscoprendo, come stiamo facendo, il dialogo costruttivo, la proposta, la consapevolezza che la sfida è di tutti come di tutti è l'Italia e l'Europa che costruiremo e vivremo da domani.
Le scelte politiche, le riforme che si stanno discutendo, interrogano in modo esplicito la cultura e l'identità valoriale della sinistra, del sindacato.
Non dobbiamo dimenticare nulla di quello che siamo stati, ma dobbiamo trovare le politiche e le proposte per l'innovazione e il cambiamento, per sbloccare questo paese, per renderlo davvero un paese civile. Dove il lavoro è rispettato, dove la legalità è un valore per tutti e in tutti i campi, dove il dialogo sociale è parte dei comportamenti che i governi che si susseguono tengono come parte della Governance della società democratica. Dove al sindacato - rappresentanza collettiva degli interessi e delle aspirazioni del mondo del lavoro – è riconosciuto il ruolo insostituibile nella contrattazione e nella definizione dei diritti e doveri del lavoro. Dove la coesione sociale è un valore condiviso.
Tutto questo lo possiamo fare in virtù della nostra storia, del sapere cosa vuol dire essere socialmente necessari, della ricchezza culturale, sindacale, umana ed etica che ispira le nostre battaglie.
Lo possiamo fare, ma non è naturale riuscirci, dovremo dimostrarci capaci.
Stiamo assistendo a battaglie e lotte che frammentano, di corporazioni e di caste, privilegiate e chiuse, dove la concorrenza leale, l'apertura alle liberalizzazioni, trova ostacoli e forti resistenze. Per questo, la nostra capacità parte dal riconoscere, per l'oggi e per il futuro, la necessità per i lavoratori, e per il Paese, di avere un sindacato che tutela e promuove i diritti di tutti nel segno dell'uguaglianza, della libertà delle persone, della solidarietà.

SUD
tra esaurimento di assistenzialismo e nuove rivolte

di Serena Sorrentino, Segretaria Confederale CGIL

Siamo proprio sicuri che la crisi sociale del Sud sia da attribuire all'esaurimento di "assistenzialismo"?
Cosa è successo nel Sud dalla fine dell'intervento straordinario all'inizio della crisi, questa sarebbe la domanda da porsi.
Il Ministro Barca appena insediato ha svolto una relazione al Parlamento in cui sintetizza la fotografia del Sud: "Al divario col Centro Nord in termini di reddito, stazionario da un cinquantennio, si accompagnano divari in tutti i servizi pubblici fondamentali per la qualità della vita dei cittadini. Per alcuni di essi si notano miglioramenti (accesso al servizio scolastico e livelli di apprendimento, cura dei bambini, reti ferroviarie, gestione dei rifiuti urbani, servizi energetici); per altri non si vedono ancora segnali di cambiamento (giustizia, sicurezza – dopo il miglioramento degli anni '90 – cura per gli anziani, ricerca e innovazione, reti e società digitali, servizio idrico integrato, servizi alle imprese). L'insieme di questi servizi, da cui dipendono, ad un tempo, crescita e inclusione sociale, configura l'agenda della politica per la coesione territoriale".
Certo, se il punto di riferimento è un cinquantennio, in termini di reti e servizi, il Sud ha fatto grandi passi avanti ma non al passo con il resto d'Italia, l'Europa e il Mediterraneo.
Il Ministro, quando scrive, sa bene che nel Mezzogiorno un serio investimento sui fattori di contesto economici e sociali su cui puntare per determinare condizioni di competitività, sostenibilità e benessere, ad oggi, non c'è mai stato.
Per titoli e un po' grossolanamente potremmo fare alcune rapide affermazioni.
La Cassa per il Mezzogiorno e poi AgenSud ebbero un effetto positivo per l'industrializzazione forzata e le prime grandi infrastrutture (ancora oggi i poli industriali e gli assi di collegamento derivano da quell'impostazione), ma deleterio dal punto di vista della costruzione di meccanismi di consenso che hanno condizionato le classi dirigenti meridionali. La Programmazione Negoziata e la Strategia Europea di Coesione hanno prodotto un primo impulso positivo nel responsabilizzare le comunità locali (forze economiche e sociali, Istituzioni), in parallelo con importanti riforme amministrative come quelle dell'elezione diretta dei sindaci. È l'epoca delle azioni di prossimità, delle esaltazioni localistiche, dei tanti mezzogiorni. Nella fase di programmazione dei fondi strutturali 2000/06, ad esempio, il completamento di grandi opere rivolte alla mobilità urbana, investimenti nell'educazione e nelle reti, nell'ammodernamento degli interventi di sviluppo locale volti sempre di più alla ricerca e innovazione, azioni positive rivolte all'occupazione, hanno prodotto risultati in taluni casi sorprendenti, dove il Pil delle regioni meridionali era più alto di regioni del centro nord e il reddito medio delle famiglie riduceva la forbice differenziale segnando un ciclo economico positivo, se guardiamo all'andamento dei consumi e dell'occupazione.
Sono anni in cui la deindustrializzazione pesante dei centri urbani e la terziarizzazione spinta cambiano la fisionomia geomorfologica e sociale delle città. Tante lavoratrici e lavoratori si ritrovano espulsi dai cicli produttivi senza speranza di collocazione per età e formazione; molti di loro, circa 100 mila, trovano nei lavori socialmente utili e di pubblica utilità

In una situazione come quella meridionale in cui c'è forte disoccupazione, desertificazione industriale, tagli di servizi, redditi deboli, amministrazioni pubbliche sull'orlo del dissesto economico, la domanda di nuova assistenza cresce, ma cresce anche un sentimento di riscatto sociale.

l'unica forma di sostegno. A 16 anni dall'introduzione di queste norme esistono ancora bacini di lavoratori non collocati o collocati in aziende pubbliche e private che sono andate in crisi a loro volta. Oggi la vita media è migliore nelle città meridionali rispetto a vent'anni fa, ma il disagio sociale aumenta. Le politiche di tagli lineari alla spesa pubblica, la contrazione di risorse per le autonomie locali, la mancanza di investimenti mirati su settori strategici per il mezzogiorno ed il Paese (l'assetto del territorio, le reti energetiche, la mobilità di persone e merci, i beni culturali e paesaggistici, l'industria manifatturiera e i servizi pubblici) hanno indebolito le capacità di restringere i divari con risorse ordinarie e limitato l'effetto dell'aggiuntività dei fondi strutturali che hanno colmato in parte quelle carenze. Questo elemento era cominciato già nel sestennio precedente in cui la capacità di spesa delle regioni del Sud è stata elevata tant'è che Molise, Abruzzo, Basilicata sono uscite dall'ex obiettivo uno.

Per il 2007/13 abbiamo avuto una serie di fattori concorrenti che hanno immobilizzato spesa e, quindi, ristretto i margini di crescita e ridotto occupazione e assistenza. Il blocco dei fondi Fas non ha attivato il cofinanziamento dei fondi regionali; gli enti locali, che hanno visto diminuire sempre di più le loro risorse, non potevano attivare investimenti per i vincoli del patto di stabilità, col risultato di non avere risorse per garantire servizi ai cittadini e non poter spendere le risorse europee rischiando il disimpegno (cioè di restituirle!), non dimenticando i primi effetti della legge 42 sul federalismo fiscale che hanno aggravato la situazione.

Nella crisi il sud strutturalmente più debole ha sofferto di più ed è più lenta la ripresa tendenziale, è l'area che cresce di meno (solo lo 0,6%), in cui il tasso di esportazioni è più basso, due donne su tre sono senza occupazione e un giovane su due è senza occupazione, il tasso di risparmio delle famiglie è più debole e le forme di sommerso si ampliano sempre di più nel lavoro e sul fronte fiscale. Inutile ripeterci che ciò trova una responsabilità nell'aver negato la crisi e nel non aver approntato un piano per la crescita, nell'impianto derogalamentatorio utilizzato dal precedente Governo che ha indebolito regole e controlli, esponendo ancor di più il sistema d'impresa e il lavoro ad una competizione senza regole dove il prezzo da pagare è rinunciare ai propri diritti (da Fiat a Barletta) e, per le imprese, rivolgersi a pezzi di economia illegale.

Portualità, Alta velocità e Capacità, Banda Larga, Energie Pulite, Servizi e Conoscenza sono titoli che ci parlano di una scommessa possibile, cioè quella di conciliare occupazione e crescita sistemica, che proiettano il Sud nel panorama Euromediterraneo a candidarsi come area strategica sia culturalmente che economicamente.

Invece, anche in questi mesi di vigenza del Governo Monti, abbiamo registrato segnali contrastanti. Le misure sulla previdenza lasciano senza coperture tanti lavoratori che erano coperti da accordi di scivolamento dalla mobilità alla pensione e che ora si trovano senza reddito; l'assenza del ripristino del fondo delle politiche sociali rischia di far scomparire l'assistenza già gravemente in crisi in questi anni di tagli con un effetto sul lavoro e sui servizi; le misure di stabilità e poi sulle liberalizzazioni sono state troppo timide in alcuni casi (in prevalenza nel colpire i privilegi) e fonte di pesanti ingiustizie (come nel caso della non obbligatorietà dell'applicazione del contratto di settore per il trasporto ferroviario) e di scelte di politica economica sbagliata come l'aumento dell'iva, in particolare sui carburanti, misura di per sé recessiva.

In una situazione come quella meridionale in cui c'è forte disoccupazione, desertificazione industriale, tagli di servizi (non ultimi quelli relativi a pendolarismo e lunga percorrenza), redditi deboli, amministrazioni pubbliche sull'orlo del dissesto economico, la domanda di nuova assistenza cresce, ma cresce anche un sentimento di riscatto sociale.

La forme di nuovo ribellismo nascente vanno analizzate nella loro differenza e prospettiva. Mentre, infatti, lo sciopero dei pescatori è una forma nota nel Sud di protesta legittima e coerente rispetto al diritto, anche nella crisi, di poter sopravvivere in un settore come quello della pesca e dell'itticoltura scarsamente tutelato e sostenuto e sul quale l'aumento del prezzo dei carburanti ha un'incidenza notevole, vale lo stesso ragionamento per le mobilitazioni dei pastori e degli agricoltori. Per gli autotrasportatori e per gli episodi accaduti in Sicilia, bisogna distinguere tra chi ha rivendicato il diritto a svolgere il proprio lavoro contestando l'aumento dei carburanti come azione ingiusta e vessatoria e tra chi ha utilizzato rabbia e disperazione, un finto ribellismo e la riproposizione dell'uso della violenza come forma di pressione sociale orientata a costruire consenso verso certe forze politiche (in periodo preelettorale) e di rivendicazionismo territoriale.

Il Sud oggi è una polveriera sociale, un campo che può essere sminato solo se si crea lavoro e s'introduce una misura seria di lotta alla povertà ed agli abusi (dal caporalato all'illegalità economica). Il nuovo Piano di azione e coesione presentato dal Ministro ha in sé obiettivi condivisibili, ma occorre agire in termini più rapidi. Per questo la Cgil ha lanciato il Piano per il Lavoro. Bisogna far ripartire l'Italia, non solo con le esortazioni, ma ricostruendo quel principio di coesione sociale sempre richiamato dal Presidente Napolitano che deve fondarsi sul Lavoro di qualità. Se il Sud cresce l'Italia può uscire dalla crisi, se ai giovani diamo una prospettiva diversa dall'emigrazione, dallo sfruttamento e dalla rassegnazione, allora potremmo dire che il nostro presente potrà condurre ad un futuro migliore per loro.

L'intervista Cristina Tajani

Assessore alle politiche per il lavoro, lo sviluppo economico, l'università e la ricerca del Comune di Milano

Nata a Terlizzi in provincia di Bari. Sposata, vive a Milano dal 1997. Laureata presso l'Università Bocconi in Discipline Economiche e Sociali, ha conseguito il dottorato di ricerca in Scienze del Lavoro presso l'Università degli Studi di Milano. È specializzata in economia del lavoro, sociologia economica, relazioni industriali. Come ricercatrice ha dedicato particolare interesse ai metodi quantitativi per la valutazione delle politiche pubbliche.
Ha lavorato con diverse Università e centri di ricerca (Università di Milano, Università Bicocca, Istituto di Ricerca Sociale-IRS). È stata Italian correspondent dell'EIRO (European Industrial Relations Observatory) per il triennio 2007-2009.
Oltre all'attività accademica e di studio è stata impegnata in politica e nel sindacato. Dal 2003 al 2010 è funzionaria della Camera del Lavoro di Milano, con incarichi di studio e ricerca. In questa funzione ha curato i 5 rapporti intitolati "Il lavoro a Milano" dell'osservatorio congiunto Assolombarda-Cgil-Cisl-Uil. Poi è membro della segretaria della FLC-Cgil di Milano, il sindacato dei lavoratori della conoscenza, con delega all'università. Da giugno 2011 è Assessore nel Comune di Milano.

La redazione di NOSTOP ha conosciuto Cristina Tajani nella sua veste di ricercatrice, quando ha curato la realizzazione del libro "La fatica di cambiare" che racconta i primi trent'anni della categoria dei trasporti della CGIL. Oggi Cristina Tajani è Assessore del Comune di Milano. Partiamo dall'incarico. Qual è il compito del tuo assessorato in una città come Milano?

Parlare di Milano non è mai descrivere una realtà locale. Milano è attraversata da dinamiche produttive, culturali e sociali che riguardano il Paese, l'Europa, il mondo. Questa visione di città globale rende qualsiasi compito amministrativo complesso ed ambizioso. Se si perde la percezione che ogni scelta amministrativa parla immediatamente al paese, si commettono errori gravi. Milano ha conosciuto, per una lunga parentesi della sua storia, l'assenza di un'amministrazione autorevole capace di dare forma e orientamento ad una città. Oggi fare l'assessore a Milano significa innanzitutto tornare a dare dignità alle istituzioni. Le deleghe che mi sono state affidate, in un contesto di crisi economica grave, chiedono di ripensare le politiche economiche per la città. In ogni provvedimento che abbiamo preso in questi mesi si riconosce un tratto che vede un'amministrazione pervicacemente impegnata a stimolare lo sviluppo economico e le politiche occupazionali, mai nel solco del sostegno passivo o di sostentamento, ma sempre tese a dare alle persone gli strumenti necessari per ripensarsi in un mercato del lavoro dentro un processo di cambiamento strutturale. Perché è evidente a tutti che siamo dentro una crisi non ciclica, ma che investe la stessa struttura delle nostre economie. Per questo ogni scelta che compiamo, anche la più piccola, deve avere in nuce un'idea diversa dell'economia della nostra città.

Giustamente tu racconti di una crisi radicale, questo giornale più volte è tornato su questo tema; Milano sarà ancora la capitale economica del paese nella fase successiva a quella che stiamo vivendo?

Milano mantiene, seppur dentro la crisi, performance economiche di alto livello. Su questo ci è stata raccontata una città ricca a cui l'Amministrazione pubblica avrebbe dovuto guardare a distanza occupandosi solo dell'indispensabile. Qui dentro c'è una demarcazione profonda tra due idee di come si affronta la crisi economica e il ruolo delle istituzioni pubbliche, tra "Amministrare" e "Governare". Bisogna riconoscere questa differenza e penso che l'amministrazione Pisapia abbia scelto di giocare un ruolo determinante nelle politiche di sviluppo della città. Milano, per rimanere capitale economica del paese, deve pensare alla sua vocazione. Faccio un esempio: Milano ha, come minimo, sette poli universitari, un sistema di formazione internazionalizzato e di eccellenza. Nelle scuole del Comune di Milano si trovano studenti di altri paesi del mondo. Sto parlando di un'immigrazione delle eccellenze. Eppure, Milano non è riconosciuta come una città della formazione e della cultura. Milano è meta di numerosi centri di ricerca di importanti multinazionali del mondo perché attingono dal sistema universitario competenze e formazione fra le migliori al mondo. A noi tocca sponsorizzare quest'idea di Milano nel mondo, farla percepire per come è: una città dei saperi capace di essere motore dello sviluppo di imprese. Milano è la città delle invenzioni e dei brevetti. Per questo abbiamo candidato Milano a città intelligente d'Europa e, inoltre, ad ospitare il primo tribunale europeo dei brevetti. Milano è uno di quei ponti delle banconote che abbiamo nel portafoglio. Una città europea proiettata nel mondo e sul mediterraneo.

Milano città europea. Mentre noi discutiamo, in Grecia è cambiato il governo, la Spagna sta correndo verso le elezioni anticipate, l'Italia ha cambiato presidente dopo quasi diciassette anni di governo del centrodestra. L'Europa politica sta cambiando volto di pari passo ad una crisi che avvolge il vecchio continente e gli Stati Uniti d'America. Qual è la tua lettura di questa fase?

L'esplosione greca conferma che austerità e sviluppo possono non conciliarsi. Soffro per le sorti del popolo greco. Partiamo dall'immediato passato. Il cambio del governo in Italia e in Grecia sono il segnale di un ruolo politico forte dell'Europa. Sebbene abbia ancora strutture politiche deboli, l'Europa sta dimostrando di avere leve di condizionamento delle politiche nazionali. Quest'estate il dibattito latente e continentale verteva sulla sopravvivenza dell'Europa politica. Il cambio di governo in Italia non soltanto consente all'Italia di riacquistare voce nello scenario politico internazionale, ma è uno scatto di proposta politica dell'Europa. Ora, però, riacquistata la voce, dobbiamo concentraci su che cosa dire. Proviamo ad andare con ordine. Punto primo: bisogna costruire un'interpretazione della crisi e delle sue cause. La crisi occidentale è originata dall'idea che gli investimenti privati possano essere orientati all'accumulazione di ricchezza, senza passare per la produzione materiale. Seconda causa: larghi strati delle nuove popolazioni occidentali, soprattutto statunitensi, hanno accumulato debiti privati che, per la loro condizione materiale e lavorativa, non sono in grado di onorare. Se questa è una possibile lettura, i governi europei devono orientare prepotentemente politiche, e quindi investimenti, nella direzione dello sviluppo economico, a partire da energia e infrastrutture. L'altra leva è la domanda interna: se si costringono intere generazioni all'incertezza e all'impossibilità di investire, s'impoverisce per riflesso il sistema produttivo. Per queste ragioni non mi convincono le dottrine del solo rigore finanziario e dell'austerity. Se un governo europeo accumula debito solo per il proprio appesantimento burocratico, non può essere considerato alla stessa stregua di chi costruisce strade, linee ferroviarie, aeroporti, di chi investe nell'energia alternativa. Nel mondo occidentale oggi si confrontano due grandi idee di come affrontare la crisi economica: Obama e la cancelliera Merkel non la pensano allo stesso modo. Io la penso come Obama.

Sembra che in Europa solo i Socialisti Europei facciano la tua stessa analisi. Recentemente, tu hai scritto un articolo su l'Unità che esorta i progressisti italiani a riconoscere il programma del Partito Socialista Europeo come minimo comune denominatore. Pensi ci siano le condizioni?

In Italia non c'è più alcuna ragione perché la sinistra rimanga frammentata nella sua rappresentazione politica. La gravità e il carattere strutturale della crisi dovrebbero esortare la politica a cambiamenti altrettanto strutturali. Questa considerazione è vera se si pensa la politica come strumento di cambiamento delle condizioni di vita delle persone. Se si pensa alla rappresentanza come un sistema di interpretazione di interessi e bisogni delle società.
La parentesi del governo italiano concede agli attori della politica, e alla sinistra, i tempi supplementari. È necessario sfruttarli. Io credo che le quattro proposte del PSE possano essere il punto di partenza: Eurobond, Riforma della BCE, Tobin Tax e unica politica di sviluppo europea. Tutte e quattro le proposte prevedono di agire sulle due leve di cui parlavo prima: sviluppo economico e domanda interna. Oggi, purtroppo, non c'è un'unica rappresentazione di queste proposte, eppure l'esperienza milanese racconta dell'esistenza di un'unica sinistra che sa cogliere la sfida del governo armata di pragmatismo e scevra da qualsiasi trascorsa appartenenza. In questa mancanza si rischia di non dare un'unica rappresentanza politica al Lavoro. Serve un terreno progressista comune su cui rappresentare le forze sociali del lavoro.

Torniamo a Milano come chiave di lettura dei processi generali. La giunta, in queste ore, sta discutendo delle sue politiche di bilancio in un quadro dettato dal patto di Stabilità e da condizioni finanziarie di oggettiva emergenza. Dal tuo punto di osservazione, come stai affrontando questo passaggio?

Io credo che non si possa affrontare alcuna politica di bilancio con il respiro corto dell'esercizio finanziario. È necessaria una visione lunga e scelte conseguenti. Gli enti locali si ritrovano costantemente con domande sociali crescenti, minori trasferimenti e vincoli di stabilità che seguono gli stessi criteri imposti agli stati europei, su cui ho già detto. Per questo, prima di scendere nel dettaglio delle scelte economiche, bisogna identificare un altro strumento di politica economica con il quale dare sostegno agli enti locali che investono in infrastrutture e che sia un deterrente per chi, invece, vuole appesantire la macchina burocratica sostituendosi alle dinamiche di mercato. Detto questo, è necessario individuare degli asset di sviluppo delle proprie politiche, investire su quelli e disinvestire su altri. Politiche energetiche e politiche infrastrutturali credo siano le priorità per lo sviluppo. Se lo sviluppo riparte il resto crescerà di conseguenza.
Parallelamente è necessario avere possibilità di interventi mirati di promozione della coesione sociale. Il passato Fondo Anticrisi, istituito dallo scorso consiglio comunale e riorientato da questa amministrazione, aveva questa funzione. A noi oggi tocca pensare a strumenti di promozione della coesione sociale più efficaci e che chiamino in causa altri soggetti della città. L'avvio delle attività di microcredito della Fondazione Welfare Ambrosiano va in questa direzione; oggi, a quelle attività è necessario affiancare una rete di welfare ad integrazione dei servizi che già garantisce il pubblico ma che oggi rischiano di essere insufficienti. Gli accordi fatti in SEA sul sistema di Welfare aziendale sono una best practice che guarda alle cose che sto dicendo. Eppure, per fare questo occorre una cornice condivisa dalle parti sociali. Sarebbe necessario un Patto per lo Sviluppo che guardi a Milano, che identifichi il profilo produttivo della città da oggi al dopo Expo. Non un Patto di contrazione dei diritti del lavoro, ma un accordo che chiami tutti i soggetti economici a fare la propria parte. Un patto innovativo che coinvolga i poli universitari nella definizione di quali politiche per lo sviluppo sono necessarie a Milano. A questo vorrei lavorare nei prossimi mesi, consapevole che c'è la necessità di un Patto per lo Sviluppo che riguardi tutta l'Italia altrimenti si rischia di discutere, di volta in volta, di un segmento della produzione senza uno sguardo complessivo. È vero. Non esiste sviluppo senza crescita, ma senza coesione non c'è sviluppo.

Altri artt. di Cristina Tajani su NOSTOP: n. 65 marzo 2010; n.69 marzo 2011

I tanti nodi dei trasporti *non si risolvono solo con le liberalizzazioni*

di Carlo Carminucci, Direttore dell'Isfort
Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

Eccessiva frammentazione delle imprese, debolezza del sistema ferroviario, crescente precarizzazione e dequalificazione del lavoro, cattivo governo della mobilità nelle aree urbane, mancanza di integrazione delle reti sono alcuni dei nodi che impattano sulla "tenuta" produttiva e occupazionale e, più in generale, sulla capacità competitiva del Paese e sulla qualità della vita dei singoli cittadini.

Con l'inizio del nuovo anno è stato pubblicato l'atteso decreto legge contenente "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*", cosiddetto "cresci Italia". Si tratta di un pacchetto di norme, prevalentemente in materia di liberalizzazioni, che nelle intenzioni del Governo dovrebbe avviare la fase di riforme strutturali del sistema-Italia e di ripresa economica. Il decreto è già stato oggetto di infinite osservazioni, "vivisezionamenti", prese di posizione, eccezioni di incostituzionalità. La storia del Paese ci insegna che ogni provvedimento governativo di un certo peso subisce modifiche profonde in sede di conversione parlamentare. Anche se il piglio di questo governo lascia intendere che non si accetteranno stravolgimenti del testo, tuttavia l'analisi formale e sostanziale del provvedimento deve essere fatta in attesa di quello definitivo.

Il settore dei trasporti è largamente interessato dalle norme contenute nel decreto "cresci Italia". Sia in via diretta per alcuni comparti quali trasporto pubblico locale, ferrovie, sia per gli impatti sulle infrastrutture, sia per quanto attiene agli strumenti di regolazione come l'Autorità dei trasporti. Ma quale sarà il prevedibile impatto economico e occupazionale di questo provvedimento sul settore?

Sul piano generale, una prima valutazione importante riguarda gli effetti che il decreto potrà produrre sul funzionamento complessivo dei trasporti nel nostro Paese. Qui emerge il limite forse più acuto del "cresci Italia", dovuto certo alla natura "circostanziata" del pacchetto di norme (di fatto si tratta di disposizioni per la *concorrenza* e non anche per la *competitività*, a dispetto del titolo). Non è certo un impianto di questo tipo a poter aggredire in profondità i tanti nodi strutturali del nostro sistema della mobilità, data da storiche debolezze strutturali che impattano enormemente non solo sulla "tenuta" produttiva e occupazionale, ma, più in generale, sulla capacità competitiva del Paese e sulla qualità della vita dei singoli cittadini.

Questi nodi si chiamano: eccessiva frammentazione delle imprese soprattutto in alcuni comparti (trasporto pubblico, autotrasporto); proliferazione disorganica dei nodi infrastrutturali (aeroporti, terminal merci, porti…) e delle società di gestione; dominanza delle modalità di trasporto individuale (passeggeri e merci) con effetti pesanti sulla congestione, l'inquinamento e la sicurezza stradale; debolezza del sistema ferroviario, visibile soprattutto nel trasporto passeggeri di corto raggio e nelle merci; crescente precarizzazione e dequalificazione del lavoro (ad esempio nella logistica, nell'autotrasporto, nei porti); mancanza di integrazione delle reti e dei nodi infrastrutturali, che, al di là dell'insufficiente dotazione soprattutto in alcune aree del Paese, condanna i nostri territori (da Nord a Sud) a bassi livelli di accessibilità; cattivo governo della mobilità nelle aree urbane, dove il trasporto più ecologico (trasporto pubblico e ciclopedonale) ha una presenza del tutto insufficiente; un quadro delle "regole del gioco" quasi sempre frammentato, confuso e inadeguato (sia per le norme che per le risorse che per i diversi livelli istituzionali).

Il decreto Monti ci sembra che non superi questo stato di cose e non offra alcuna risposta vera. Anzi, la maggiore spinta proconcorrenziale che si disegna con nettezza soprattutto in alcuni comparti (trasporto pubblico) nel breve periodo può generare crisi aziendali e tensioni sul mercato del lavoro, con problemi di gestione e ricollocazione degli esuberi. È auspicabile, pertanto, che si avviino rapidamente altri tavoli di discussione sia su questo tema che in favore delle riforme strutturali di cui il trasporto ha bisogno.

Una seconda questione riguarda l'equilibrio delle competenze e dei poteri tra i diversi livelli territoriali e tra i diversi soggetti pubblici. In particolare nel Tpl, settore costituzionalmente assegnato alla competenza regionale, il decreto Monti sembra "allargare" il perimetro delle competenze statali, non solo dettando le regole sulle modalità di affidamento dei servizi, in ragione delle esigenze di tutela della concorrenza, ma arrivando a definire il criterio di costruzione dei bacini territoriali ottimali per lo svolgimento dei servizi ("non inferiori

alla dimensione del territorio provinciale") che Regioni e Province Autonome devono individuare entro il 20 giugno 2012. Si tratta in questo caso di una disposizione che lascia perplessi sia nel profilo formale, sia sotto il profilo sostanziale, anche per la grande eterogeneità dei contesti territoriali dove si organizzano i servizi di Tpl.
Un'eguale tendenza "centripeta" si rinviene nelle norme riguardanti la costituzione della futura Autorità dei trasporti. L'art. 36 elenca una serie di compiti assegnati all'Autorità che vanno ben al di là delle funzioni di pura regolazione o di supporto tecnico. In particolare nel settore dei taxi, di fatto l'Autorità si sostituisce ai Comuni nell'adeguamento dei livelli di offerta, delle tariffe e delle prestazioni in base ai "diversi contesti urbani". Il ruolo dei Sindaci è derubricato ad una mera consultazione! Bisogna dire che la costante disapplicazione delle normative pro-concorrenziali soprattutto nel Tpl e nel servizio taxi a cui si è assistito negli ultimi anni ha probabilmente spinto il Governo ad una maggiore centralizzazione delle "regole del gioco".
In ogni caso gli Enti locali in questi settori perdono margini di manovra. Per di più, a differenza del passato, la Presidenza del Consiglio può esercitare i poteri sostitutivi (art. 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131) sia nel caso in cui la normativa regionale contrasti la tutela e la promozione della concorrenza e sia trascorso inutilmente un periodo congruo per la rimozione dei limiti alla concorrenza (art. 4), sia nel caso più specifico già citato (art. 25 comma 1 lett A) in cui le Regioni non definiscano i bacini ottimali per l'esercizio dei servizi di Tpl.
Un ulteriore elemento di valutazione generale, questa volta di deciso segno positivo, attiene alle misure trasversali che non riguardano specificamente i trasporti, ma di cui i trasporti possono beneficiare. Si tratta di quelle norme che rientrano nell'art. 1 "Liberalizzazione delle attività economiche e riduzione degli oneri amministrativi sulle imprese", e nell'art. 3 "Accesso dei giovani alla costituzione di società a responsabilità limitata". Così come l'estensione delle tutele per gli utenti dei servizi pubblici (art. 8 sul "Contenuto delle carte dei servizi").
È inoltre opportuno fare qualche osservazione più specifica sui principali comparti del trasporto interessati direttamente dal decreto: il trasporto pubblico locale e il trasporto ferroviario.
Sul trasporto pubblico locale, l'art. 25 "Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali" rafforza quanto era già stato previsto dal DL n. 138 del 2011 circa il deciso orientamento pro-concorrenziale del legislatore in questa materia. Si conferma che gli affidamenti diretti dei servizi pubblici locali c.d. "in house" non saranno più ammessi per gli affidamenti superiori ai 200mila euro annui (la soglia precedente era di 900mila euro) e con la sola deroga dell'"azienda risultante dall'integrazione operativa, perfezionata entro il termine del 31 dicembre 2012, di preesistenti gestioni dirette o in house…".
È confermato l'obbligo per gli Enti locali di verificare "la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica" e di adottare una delibera quadro, previo parere obbligatorio dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che motivi l'esito di questa verifica. In linea teorica è quindi possibile che per alcune singole linee o per alcuni (sub-)bacini del trasporto pubblico, dove il traffico è elevato e il servizio può mantenersi senza sussidi, non sono concessi diritti di esclusiva ad un unico operatore, ma diversi gestori potranno operare in regime autorizzatorio. In ogni caso, nei bacini con diritti di esclusiva e sussidiati, che resteranno di gran lunga i prevalenti, cesseranno tutti gli affidamenti diretti a partire da fine 2012 (marzo 2013, se si tratta di aziende affidatarie con socio privato) e i servizi dovranno essere assegnati con procedure ad evidenza pubblica. Se si seguiranno percorsi di gara effettivamente trasparenti e non discriminatori è probabile che in molte aree le aziende oggi operanti perderanno il confronto competitivo, a favore di altre aziende italiane ed estere. In particolare in molte aree del Centro-Sud i soggetti che oggi gestiscono i servizi hanno livelli di efficienza inadeguati a reggere una vera sfida concorrenziale. Il rischio, quindi, è che un'unica velocità di avvicinamento al mercato possa avere ripercussioni pesanti sulla vita delle aziende più deboli del trasporto pubblico che oggi vivono di affidamenti diretti, con ripercussioni sulla forza lavoro.
L'altro impatto probabile è un tendenziale processo di accorpamento tra le aziende, sia per la prospettiva delle gare, sia per sfruttare la norma già ricordata che consente una proroga degli affidamenti diretti per tre anni alle aziende che all'interno di un certo bacino avranno dato vita ad un'"integrazione operativa". Fenomeni aggregativi di questo tipo (fusione tra aziende del Tpl gomma e ferro, gare su bacini unici regionali, integrazioni intermodali) sono peraltro in corso in alcune regioni.
Per ciò che riguarda il trasporto ferroviario, le norme di specifico interesse sono tre.
La prima prevede che gi attuali contratti di servizio stipulati dalle Regioni con Trenitalia senza gara sono fatti salvi solo fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, ma non sono rinnovabili per altri sei anni come previsto dalla norma antecedente. Il settore ferroviario regionale potrà quindi godere di un periodo di durata dei contratti più esteso che non il tpl gomma. Si intuisce quindi che tra 5 anni diversi operatori sia italiani (NTV e altri), sia europei (a partire da DB già presente nel mercato italiano del Tpl attraverso il gruppo Arriva) potranno competere efficacemente attraverso una messa a gara dei servizi.
La seconda norma, art 37, riguarda, la possibilità di uno scorporo della gestione dell'infrastruttura ferroviaria dal Gruppo FS separando quindi Rfi da Trenitalia. Le modalità di questa separazione dovranno tuttavia essere definite a valle della relazione che l'Autorità dei trasporti predisporrà sul tema dopo "un congruo periodo di osservazione delle dinamiche dei processi di liberalizzazione". Come è noto, la versione precedente del decreto conteneva una norma di immediata esecuzione della separazione della gestione della rete da FS, prevedendo il trasferimento di RFI sotto il Ministero dell'Economia. L'attuale dispositivo è evidentemente più blando e diluito nel tempo, ma per FS resta aperta una seria minaccia del proprio perimetro operativo, tra un mercato regionale dei servizi sottoposto a concorrenza e una gestione della rete che le sarà sottratta.
L'ultimo elemento riguarda la soppressione dell'obbligo di applicare i contratti collettivi nazionali di settore per le imprese che entrano nel mercato. Ovviamente anche questa norma rischia di aprire un fronte di forte frammentazione nella regolazione dei rapporti di lavoro nel settore ferroviario, con effetti negativi innanzitutto per le tutele salariali e le condizioni di lavoro degli attuali dipendenti del settore. Col rischio che crei più danni togliendola di quanti benefici avesse realizzato.

Mobilità a Milano: risorse, ambiente, lavoro

di Stefano Malorgio, Segretario Generale Filt-Cgil Milano
e Massimiliano Sartori, Consulente The european House-Ambrosetti

Il 1° Febbraio si è svolto, presso la Camera del lavoro di Milano, un convegno dal titolo: "Mobilità a Milano: Risorse-Ambiente-Lavoro. Le proposte del sindacato". L'iniziativa, promossa dalla Filt Cgil e dalla Camera del Lavoro, ha visto la partecipazione di Maran (Assessore alla Mobilità del Comune di Milano), di Rota (Presidente ATM), oltre alle strutture sindacali (Malorgio Filt Milano, Rosati Camera del Lavoro Milano e Rocchi Filt nazionale).
Obbiettivo del convegno era quello di aprire un dibattito sulla mobilità a Milano (senza illudersi di avere tutte le risposte) partendo dalla complessa situazione che stiamo vivendo sostanzialmente legata alla fase economica ma anche dai grandi cambiamenti della città (Expo ed "Area C") che possono rappresentare una grande occasione di riprogettazione del sistema del Trasporto Pubblico a Milano.
Il convegno si è aperto con l'illustrazione dei dati di una ricerca commissionata dalla Filt di Milano al prof. Massimiliano Sartori orientata in particolare sull'esigenza della mobilità, sulle criticità attuali e sulle esperienze di road pricing in giro per l'Europa.
La CGIL ritiene necessario avviare una fase d'azione nuova nella crisi la cui gestione non può più limitarsi ai soli ammortizzatori sociali. Abbiamo bisogno di azioni anticicliche in grado di rilanciare

l'economia del Paese. Azioni orientate ad accrescere la competitività dei sistemi territoriali.
La Mobilità e i trasporti possono essere leve di rilancio economico. È l'esperienza europea a dirci questo. Si pensi alla capacità che hanno gli investimenti in questo settore di rilanciare industria manifatturiera. Non è un caso che, a differenza di altri Paesi, la nostra industria, per esempio ferroviaria, sia stata sostanzialmente smantellata. Investire sui trasporti pubblici significa scegliere un modello produttivo costantemente improntato all'innovazione tecnologica e alla compatibilità ambientale. Non solo. Un trasporto più efficiente significa avere un territorio più competitivo (la perdita economica derivante dal congestionamento descritto con le slide è assolutamente significativo).
È evidente che, finché l'approccio sarà quello di "ridurre il peso sul bilancio" come se fosse una zavorra, non faremo passi avanti né sul piano della quantità delle risorse né della loro destinazione.
È necessario innanzitutto che il Paese scelga. Mentre si facevano i tagli al TPL, venivano dati, tra il 2010 e il 2011, 800 Mln di fondi (400+400) all'autotrasporto senza, tra l'altro, determinare alcuna razionalizzazione del settore e generando il caos di questi giorni. Dobbiamo sciogliere il nodo del chi paga. Chi usa il mezzo? La collettività attraverso forme di fiscalizzazione. Area C non è una risposta al problema delle risorse, ma apre un'opportunità. Milano può sperimentare una mobilità come fattore di sviluppo, rilancio e competitività territoriale.
A tal proposito, una ricerca condotta da Codacons nel 2009 evidenziava come il tempo perso dovuto alla congestione a Milano è

stimato in 240 ore l'anno (10 giorni pieni di vita sprecati). Con un semplice calcolo, che non vuole essere esaustivo, ma fornire un indirizzo e un ordine di grandezza, utilizzando i dati forniti dalla UE, nelle analisi costi benefici, che attribuiscono un valore medio orario di 25,63 Euro al tempo perso in coda, la quantificazione del tempo perso per ogni cittadino in un anno è pari a circa 6.200 Euro. Risorse sprecate in coda a danno della produttività complessiva del sistema.

Per tali motivi questo provvedimento del Comune di Milano necessita di un approccio non ideologico che tanti danni ha causato al Paese fermo a dispute senza senso, vedi TAV e contrapposizione tra autostrade e ferrovie, con il risultato che abbiamo strade pessime e un basso numero di cittadini che usano i mezzi pubblici. Abbiamo bisogno, invece, di un'ottica di sistema e di integrazione. Un approccio laico che accetta che si proceda per affinamenti successivi a questa nuova sperimentazione, prima in Italia. A patto di fare chiarezza su alcuni elementi: la trasparenza di gestione (costi/destinazione risorse) e l'obbiettivo di gestione e miglioramento del sistema della mobilità, che implica che le risorse siano utilizzate a sostegno del TPL direttamente o su investimenti funzionali ad esso.

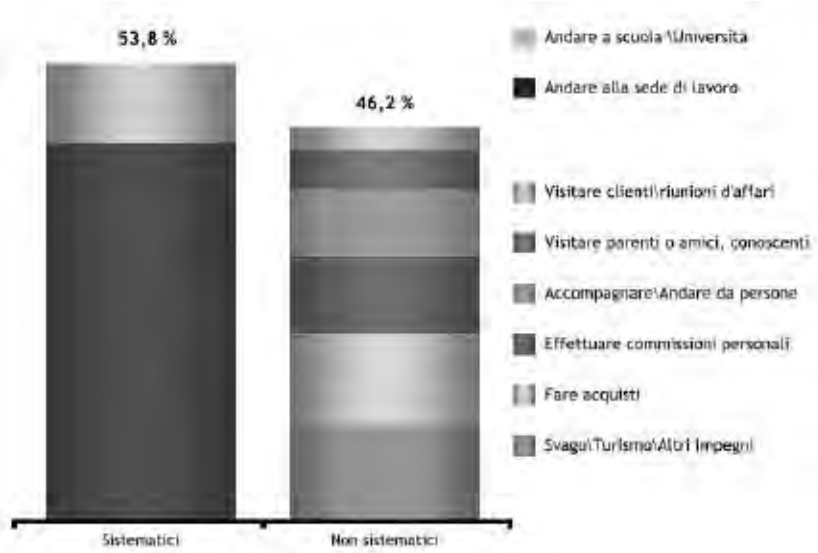
Area C può essere occasione per Milano di sviluppare questa politica industriale sul settore mettendo in campo programmazione, capacità di gestione, trasparenza ed investimenti. A patto di definire da subito la destinazione delle risorse al TPL, i tipi di intervento che si intendono mettere in campo e la "Governance" del sistema. Alcuni risultati ottenuti dall'applicazione di sistemi di tariffazioni implementati in città estere confortano rispetto alla strada intrapresa a Milano. Dall'analisi di due casi europei, Londra e Stoccolma, si è riscontrato come, dopo l'applicazione della tariffa per l'ingresso in centro, gli spostamenti con auto privata sono diminuiti tra il 20% e il 22%, i bus hanno visto ridursi i ritardi del 50% ed è aumentata l'utenza media degli stessi del 25% circa, la velocità commerciale del centro è aumentata del 40%, l'utilizzo dei parcheggi di interscambio all'esterno dell'area soggetta a tariffazione è aumentato del 23% e l'inquinamento si è ridotto del 15% circa.

Pur pensando di non avere nulla da insegnare né al Comune e né ad ATM, riteniamo che possa essere utile mettere sul tappeto alcuni ambiti di intervento possibile, sapendo che poi andranno fatte delle scelte.

Partiamo da alcuni assunti:

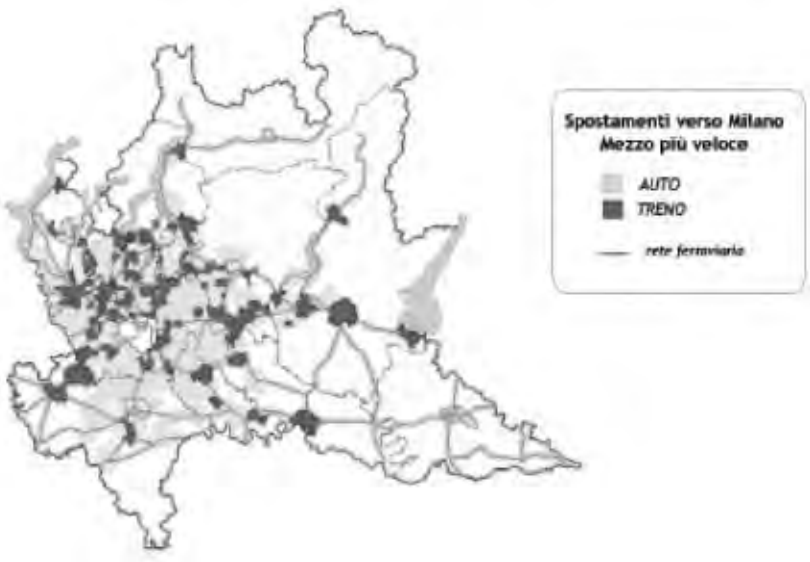
1) Il fattore tempo è determinante nella scelta del mezzo. La prevalenza del fattore tempo è generata dall'esigenza di rispettare gli impegni presi e gli orari assunti. Oggi, i cittadini, in particolare quelli che abitano nelle aree metropolitane, sono più disposti che in passato ad utilizzare modalità di trasporto anche più costose a fronte della garanzia di un tempo di viaggio minore. In tale contesto, essenziali sono le modalità di trasporto che garantiscono lo spostamento rapido e sicuro.

2) Le due principali tipologie di spostamento (sistemico e non sistemico) si equivalgono (anzi il secondo supera il primo in alcuni casi). Questa situazione genera cambiamenti notevoli rispetto al passato, dove gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio rappresentavano la gran parte degli spostamenti della popolazione. Oggi, come detto, gli spostamenti non sistematici, cioè quelli per shopping, svago, turismo, visite a parenti e amici, accompagnare persone, effettuare commissioni o riunioni d'affari, equivalgono quelli sistematici e in alcuni casi li superano. È evidente come una configurazione della mobilità di questo tipo pone in modo ancora maggiore il tema del servizio, della frequenza e dell'ubiquità del trasporto pubblico locale, nel momento in cui si volesse far confluire ulteriori flussi di mobilità sul TPL.



3) Sul pezzo sistemico Milano parte da un buon utilizzo del mezzo pubblico, che copre oltre il 30% degli spostamenti, tra i più alti di Italia.

4) Per quanto concerne i collegamenti dalle Provincie della Lombardia e dalla cintura del Milanese, dove il treno c'è, è nettamente preferito all'auto. Chi invece arriva in macchina rimane in macchina sino al luogo di lavoro.



Questo quadro ci dà la direzione dei possibili interventi. Innanzitutto sulla necessità di dirottare sul treno pezzi di traffico dalla Lombardia su Milano, rafforzando l'extraurbano su gomma a collegamento con le stazioni ferroviarie, aumentando dove possibile la ricettività delle stazioni e utilizzando a pieno le infrastrutture come il passante ferroviario.
Dobbiamo sapere che non è immaginabile un'inversione di rapporto nell'equilibrio mezzo pubblico/mezzo privato. Dobbiamo procedere per piccoli obbiettivi, sapendo che l'auto continuerà ad essere una modalità importante per giungere a Milano (anche visto l'inadeguatezza a medio termine dell'infrastruttura ferroviaria a reggere una tale massa di spostamenti) anche se l'avvento dell'Area C potrebbe portare a qualche riequilibrio.
Partendo da questa considerazione dobbiamo agire per aumentare la propensione a lasciare l'auto alle porte della città, sia incrementando la capienza dei parcheggi di interscambio (sul nostro sito è visibile uno studio della Filt che evidenzia l'insufficienza di posti), sia lavorando sulla competitività economica del cambio di mezzo (tariffe agevolate parcheggio/mezzo).
Per quanto invece concerne il traffico urbano si devono definire interventi tesi ad aumentare frequenza e velocità commerciale del mezzo pubblico, quali semafori intelligenti, corsie preferenziali ulteriori, utilizzo di modulazioni prezzo/orari/zone dell'Area C per aumentare velocità mezzi, allargamento del sistema di segnalamento M1 anche alle altre linee alcune delle quali, come M2, evidentemente obsolete.
A tutto questo va aggiunta una valutazione sul traffico generato da Milano "non sistemico" e quindi difficilmente catalogabile in tragitti e orari definiti, che rappresenta il 48% del totale. Abbiamo su questo la necessità di studi specifici per capire quale parte di questa movimentazione è intercettabile dal trasporto pubblico, ben sapendo che difficilmente potremo ragionare su un allargamento dell'offerta delle ore di punta alle altre fasce orarie.

Si tratta, quindi, di compiere scelte chiare, graduali e su un arco temporale molto lungo vista anche la scarsezza di risorse del sistema e la sua fragilità derivante dalla poca chiarezza di norme e forme di coordinamento tra i diversi soggetti. Ridefinire la "Governance" è utile non solo ad utilizzare bene le risorse ma anche a trovarne di nuove superando sovrapposizioni, sprechi e inefficienze e riuscendo a selezionare meglio.
Abbiamo bisogno di programmazione di lungo periodo, chiarezza sulle competenze, autonomia imprenditoriale e luoghi di decisione politica sulle regole (e non il contrario). La mobilità a Milano, così come sulle grandi aree metropolitane, non può essere problema che attiene solo al Comune. L'ampiezza di quest'Area include più comuni e più provincie aumentando la necessità di una sede decisionale che superi gli attuali assetti istituzionali e che sia riconosciuta da essi. La riforma regionale mette in campo i Bacini (come territorio) e le Agenzie come sede di decisione. È sicuramente un passo avanti, ma deve estendersi territorialmente ancora di più, evitando scorciatoie come quelle che prevedono la possibilità di tanti lotti di gara dentro lo stesso bacino. Allo stesso tempo, deve essere associato ad una politica industriale del settore che punti ad un maggiore dimensionamento delle aziende. Il prezzo del nanismo italiano (in questo campo e non solo) è altissimo e gli interventi sul dimensionamento dei bacini devono favorire questi processi.
Solo in questo quadro normativo le liberalizzazioni possono essere utili, se concorrono quindi ad un sistema che incoraggi a costruire aggregazioni stabili d'imprese in un mercato in cui i grandi soggetti possono entrare.
In tutto questo s'intreccia l'elemento lavoro nel settore così strettamente legato al servizio. Abbiamo la necessità di un investimento nuovo sul lavoro in ATM e fuori di essa, che si fondi su qualità dell'occupazione, nuova occupazione, formazione, risposte salariali premianti. Chiediamo all'impresa un atto forte di discontinuità rispetto al passato che modernizzi le relazioni industriali sganciandosi da vecchie logiche e che prenda autonomia dalla Politica. La Cgil su questo c'è.
Il lavoro è elemento determinante nei processi di cambiamento. Lavoro nel suo complesso. Il Comune di Milano sta costruendo un protocollo sugli appalti che ci piacerebbe poter estendere anche ad ATM. Si facciano, infine, scelte chiare sulle società partecipate e controllate, anche chiudendo e riassorbendo gli asset inutili.

Per Atti del Convegno: www.filt.lombardia.it

L'incidente Concordia: *andare oltre l'errore umano*

di Maurizio Catino, Professore di Sociologia dell'organizzazione, Università di Milano Bicocca

Gli incidenti nelle organizzazioni sono stati, per lungo tempo, spiegati come un fallimento della tecnologia, o un errore da parte degli operatori. Ciò che accomuna tali spiegazioni è l'attribuzione di ogni responsabilità dell'incidente non all'organizzazione e alle sue pratiche di funzionamento, ma al più comodo capro espiatorio: l'errore umano.

Tuttavia, quando accade un evento come il disastro della nave Concordia, è tutta l'organizzazione che fallisce: il management della nave, il sistema di gestione del rischio e della sicurezza della compagnia, il sistema dei controlli. Non soltanto alcuni degli operatori a più stretto contatto col compito che, in questo caso, sembrano aver mostrato particolare negligenza.

Possiamo suddividere i fatti relativi al disastro in due fasi: (1) la fase precedente all'impatto della nave con lo scoglio e (2) la fase di gestione dell'emergenza. È fin troppo chiaro che quest'ultima è stata mal gestita, con un'improvvisazione inefficace. Non è solo questione di eroismo o di codardia, ma di organizzazione.

In situazioni di impreparazione e di inadeguata comunicazione, il panico prende il sopravvento a prescindere dalle virtù individuali. L'abilità nel gestire una situazione critica dipende dalle strutture che sono state sviluppate *prima* che l'organizzazione si trovi nello stato di piena crisi. Per poter gestire una crisi, quindi, occorre aver imparato *prima* che essa si manifesti.

Ma l'aspetto più rilevante attiene alle fasi che precedono il disastro. Come le ricerche sugli incidenti organizzativi hanno dimostrato, esiste un periodo di incubazione di un incidente durante il quale vi sono molti segnali che, se colti in tempo, possono evitare il successivo disastro. Gli errori e gli incidenti sono costruiti organizzativamente e non soltanto da un errore umano o da un guasto tecnico.

Questi eventi sono raramente determinati da una singola causa (umana o tecnologica), ma piuttosto derivano da molteplici eventi diversi che, entrando in relazione tra loro, causano un incidente.

Si tratta di "errori organizzativi". Se è vero dunque che un incidente è attivato dall'errore di un operatore (un pilota, un macchinista, un medico, un tecnico di una centrale), è altrettanto vero che quell'errore s'innesta, spesso, in un sistema organizzativo caratterizzato da criticità latenti che rimangono silenti finché un errore umano, appunto, non le attiva. Ne deriva che, in molti casi, le condizioni per l'errore umano sono precostituite, seppur inintenzionalmente, dall'organizzazione.

Nel caso del Concordia, l'incidente sembra essere stato causato da un mix di errore umano durante una violazione di routine delle regole di prudenza marinaresca. L'errore umano è stato, probabilmente, uno *slip*, uno scivolamento dell'attenzione da parte del Comandante e del team di comando che ha mal valutato la distanza tra la nave e la costa.

La violazione di routine era la pratica dell'inchino, ovvero la deviazione di rotta per avvicinarsi alle coste. Un'irrinunciabile tradizione, così definita dal Sindaco del Giglio, per far piacere sia ai passeggeri (sul suo sito la Costa Crociere elogiava il comandante della Concordia per l'inchino all'isola di Procida), sia ai residenti sulla terraferma. Non era una pratica sconosciuta, tutt'altro. Accadeva diffusamente da molti anni e alla luce del sole. Era ben nota ed era sottolineata anche con luci e sirene da parte della nave e, talvolta, con segnali sonori dalla terraferma.

Invece di essere sanzionata, tale pratica era applaudita da chi vi partecipava. La stessa nave Concordia più volte si era avvicinata alla terraferma derogando dalla rotta prevista. Questa pratica portava ad una "normalizzazione della devianza", dove il comportamento deviante pericoloso (l'avvicinamento sottocosta) diventava prassi comune e incentivata.

Se ci si abitua a fare violazioni di routine, l'errore umano - involontario - può accadere. In quella situazione, l'eccessiva confidenza del comandante e del suo team derivante dalle esperienze passate, assieme ad un qualsiasi imprevisto - guasto tecnico o errore umano - può dar luogo ad una situazione ingestibile e dalle conseguenze catastrofiche. Sono stati rilevati decine di avvicinamenti, anche da parte di altre navi: dov'erano i controllori e i regolatori (Capitanerie di porto, enti locali)?

È importante notare che un comandante, per far questo, deve disattivare il sistema d'allarme sonoro e visivo che lo avvisa della variazione della rotta, con la complicità degli altri membri presenti in plancia di comando. Era una violazione di routine certamente ben nota ai controllori e all'impresa di appartenenza, ma da questi tollerata se non talvolta elogiata. In una situazione di questo tipo, il limite oggettivo da rispettare (la distanza di sicurezza dalla costa) diventa un limite soggettivo da sfidare: ogni volta ci si avvicina un po' di più. Il primo errore, poi, genera un disastro.

Un altro aspetto nel caso Concordia attiene al sistema di comando. Anche ammettendo che la causa di tutto sia il comandante, sorgono due dubbi di natura organizzativa. Il primo attiene alla selezione della persona da molti anni al comando e del suo staff: chi li ha scelti? Quali erano i confini tra il livello personale e quello professionale? Erano previsti test psicoattitudinali e verifiche della loro capacità di gestione? Erano stati addestrati, attraverso la simulazione, a gestire un'emergenza? Come accade per i piloti civili e militari, ad esempio.

Una seconda questione attiene alla catena di comando. È emerso chiaramente che si trattava di un sistema piramidale dove se il comandante sbaglia tutta l'organizzazione diventa vulnerabile. Ma questa è una regola organizzativa inadatta per guidare sistemi così complessi e a rischio. L'aeronautica militare italiana, ad esempio, funziona in altro modo. Durante le operazioni di volo, se un pilota si accorge di un qualcosa di cui il leader non è a conoscenza, prende temporaneamente il comando per poi restituirlo, quando il leader ha ripreso consapevolezza della situazione. In questo modo l'organizzazione è più capace di affrontare eventi inaspettati. Il contrario della nave Concordia dove, a parte la tardiva risposta dell'ammutinamento, se il leader sbaglia o va nel panico, tutta l'organizzazione si distrugge.

La cultura della sicurezza nei trasporti

di Nadia Fanelli,
Responsabile Salute e Sicurezza Filt-Cgil nazionale

La crisi dell'occupazione, che deriva dalla recessione in atto, rischia di portare in secondo piano il tema della sicurezza e, ancor più, quello della salute nel lavoro, perché è evidente che il ricatto occupazionale diventa più alto.

Il nostro paese e l'economia globalizzata in generale sono da troppo tempo segnati da una crisi profondissima che determina una forte riduzione delle attività produttive e, conseguentemente, una riduzione del trasporto delle merci e dei viaggiatori, oltre che tagli generalizzati alle risorse pubbliche destinate ai servizi collettivi.
Non è quindi difficile capire quanto la crisi dell'occupazione, che deriva dalla recessione in atto, rischi di portare in secondo piano il tema della sicurezza e, ancor più, quello della salute nel lavoro, perché, in questa situazione, il ricatto occupazionale è più alto ed i lavoratori, anche individualmente, sono disponibili ad accettare condizioni peggiori in cambio della garanzia di un salario, mentre le difese di tipo collettivo s'indeboliscono.
All'interno di questa situazione, che induce anche ad una maggiore violazione delle norme di sicurezza da parte di imprese alla ricerca di facili risparmi, anche attraverso la propria delocalizzazione e nella quale, insieme alle merci ed ai turisti, viaggiano oltre i confini nazionali anche lavoratori italiani e stranieri, viene spontaneo domandarci quali sia l'efficacia dei controlli, anche a livello europeo, destinati alla verifica dell'applicazione delle normative a tutela dei rischi professionali o delle certificazioni in materia di sicurezza sugli impianti. Ci si chiede sostanzialmente come l'Europa si stia organizzando per dotare se stessa e gli stati membri di sanzioni che valgano "oltre" quei confini nazionali in cui possono essere rilevate e all'interno dei quali viaggiano liberamente merci, lavoratori e lavoratrici.
A questa riflessione si aggiunge quella che investe i lavoratori cosiddetti itineranti, come gli autisti e gli addetti alle manutenzioni che operano senza collocare cantieri stabili, nei confronti dei quali i controlli sull'applicazione delle normative in materia di salute e di sicurezza sono anche più complicati da realizzare e, quindi, già estremamente insufficienti.
In questo quadro di incertezze, ma anche nel permanere di grandi rischi lavorativi, diventa anche importante e utile riflettere su quanti infortuni gravi e mortali, che avvengono proprio sulla strada e che spesso sono di origine lavorativa, siano archiviati come "semplici" incidenti stradali, considerato che all'interno della nostra categoria si trova una gran parte dei lavoratori vittime di tali tragedie.
Contemporaneamente, va denunciato con forza quanto risulti poco centrale e frammentato l'investimento delle politiche istituzionali per una prevenzione, anche in termini di risorse umane e formazione, destinata a rafforzare la vigilanza ed il controllo del rispetto del codice della strada, dei tempi di guida e di lavoro e per il corretto uso della segnaletica stradale. Questi controlli diventano, infatti, centrali non solo ai fini della sicurezza stradale ma anche di tutti coloro che lavorano sulla strada. Proprio per questi rischi professionali, ai singoli organismi pubblici, impegnati sui temi della salute e della sicurezza più in generale, va richiesto di trovare forme stabili di coordinamento e di socializzazione delle diverse normative applicabili, al fine di rendere realmente efficaci i rispettivi ruoli.
Al riguardo, c'è da segnalare che alcuni degli organismi attualmente costituiti a livello centrale e periferico, come gli osservatori per la sicurezza stradale, inspiegabilmente, non vedono ancora la partecipazione delle parti sociali e che la stessa Inail non sembra ancora aver avviato un solido progetto di confronto su tale fenomeno.
Lo studio, che come sindacato abbiamo compiuto dei dati infortunistici nei diversi settori dei trasporti proprio sulla base dei dati richiesti all'Inail, ci ha reso un quadro implacabile: oltre il 50% dei morti sul lavoro nei trasporti si riscontra proprio tra chi lavora a diverso titolo su strada. Per quanto riguarda i dati connessi alle attività di manutenzione presenti nei diversi settori, oltre a condividere il giudizio da più parti espresso che il calo degli infortuni possa essere attribuito alla crisi economica che le ha proporzionalmente ridotte, abbiamo dedotto che non sempre, anche all'interno delle grandi stazioni appaltanti, la diminuzione dei fenomeni infortunistici sia sempre così virtuosa.
Infatti, rispetto ai processi di esternalizzazione attraverso appalti e subappalti sempre crescenti, che, quasi in ogni campo, scompongono produzioni e servizi, le statistiche non riescono a mantenere una visione d'insieme degli andamenti degli infortuni all'interno delle diverse filiere. Una capacità che dovrebbe essere recuperata non solo da parte delle stazioni appaltanti, ma anche delle istituzioni preposte proprio per non perdere la necessaria e concreta visione d'insieme dei fenomeni. Le singole aziende, spesso, non sono in grado di farlo o, peggio, preferiscono conteggiare solo il fenomeno infortunistico dei propri residui dipendenti, manifestando in questo modo di aver deciso, più semplicemente, di esternalizzare insieme alle attività "più scomode" anche i rischi connessi.

Questo comportamento delle aziende, se presente, va giudicato severamente, specie se le stesse dichiarano di aver adottato un sistema codificato di gestione per la salute e sicurezza nel lavoro. Infatti, questo strumento, ormai previsto dalla normativa, se correttamente utilizzato, non dovrebbe invece escludere dalle analisi aziendali gli infortuni di diversa gravità che avvengono anche presso le proprie imprese appaltatrici, anche al fine di selezionarle in modo più adeguato o, in ultima analisi, di escluderle tra quelle da prendere in considerazione per l'affidamento della produzione o dei servizi esternalizzati.
In campi come quelli delle piccole/medie manutenzioni e della logistica legata al trasporto e ai diversi servizi legati alla mobilità collettiva, come ad esempio quelli resi per le attività di carico e scarico delle merci o dei bagagli, vista anche la massiccia polverizzazione delle imprese interessate, sono diventati urgenti ed indispensabili concreti vincoli di qualificazione delle imprese, a cui legare gli affidamenti delle diverse attività.
Anche rispetto a quest'ultimo settore, gli indici infortunistici che abbiamo fatto elaborare dall'Inail e che non prevedono nel calcolo, per ragioni amministrative dell'Istituto, le cooperative presenti in tali aree, ci hanno confermato che, ad esempio, nella logistica legata alla movimentazione manuale delle merci, la situazione è da tempo al limite della sopportazione umana.
Il calcolo attraverso gli indici, com'è noto, rappresenta lo strumento più idoneo e concreto di raffigurazione del dato infortunistico, perché lo mostra in rapporto alle ore lavorate e non fornisce l'andamento del solo dato assoluto, che è importante per altri tipi di analisi.
Nel caso concreto, l'indice di frequenza degli infortuni nel facchinaggio ci segnala che ogni lavoratore, in media, subisce più di un infortunio l'anno, evidenziandoci che tale dato è addirittura doppio rispetto a quello presente per lo stesso periodo nelle costruzioni (!). Non diverso appare il risultato del calcolo dell'indice di gravità, che colloca il settore del facchinaggio all'apice di una classifica negativissima, distanziando di ben quasi tre punti lo stesso settore delle costruzioni.
Con la recente e preoccupante accelerazione data ai processi di liberalizzazione, tra l'altro, permane la preoccupazione di un quadro normativo per la sicurezza nei luoghi di lavoro ancora fortemente condizionato dall'assenza o dal ritardo nell'emanazione dei numerosi decreti applicativi del Testo Unico, compresi quelli per i settori portuale, marittimo e ferroviario.

Lo stesso importante decreto, destinato a dettare le regole per la qualificazione delle imprese negli appalti dal punto di vista della sicurezza, e in particolare in quelli dei servizi, è ancora fermo e fortemente condizionato al tavolo ministeriale dalla rappresentanza delle imprese, preoccupate che vincoli accertabili in materia di salute e sicurezza (*sic!*) possano condizionarle nella capacità di concorrere e di assicurarsi fette di mercato.
Del resto, non bisogna dimenticare, che questo decreto deve colmare il semplicistico riferimento normativo oggi presente che prevede, quale mero dovere di verifica da parte del committente, la semplice iscrizione alla camera di commercio e la produzione di un'autocertificazione del possesso dei requisiti corrispondenti all'idoneità tecnico-professionale da parte dell'impresa o del lavoratore autonomo. Requisiti di accesso al mercato che sono sempre apparsi veramente scarsi ma che, qualora integrati, dovrebbero provare a spostare concretamente "in avanti" il nostro sistema delle imprese, visto che molte di esse mostrano di voler ancora basare le proprie politiche e la propria crescita a tutto svantaggio dei diritti fondamentali di salute e sicurezza dei propri lavoratori.
Seppure l'andamento dei dati infortunistici più generali appaia positivo, non bisogna mai dimenticare l'illegalità diffusa del lavoro nero, ancora altamente presente nel nostro paese e che nasconde il reale fenomeno, la delocalizzazione della produzione presso altri paesi europei o ancora più lontani ed il numero di circa mille morti l'anno ancora presente, certamente non più tollerabile!

Questi e molti altri approfondimenti sono stati fatti nel corso di un importante seminario organizzato lo scorso anno dalla Filt, (**Sicurezza e Salute nei Trasporti. Ripartiamo dalle priorità - Arezzo 28/30 marzo 2011**) che ha visto la partecipazione di una gran parte dei soggetti in grado o desiderosi di cominciare a fornire le prime risposte a queste numerose problematiche presenti nel nostro settore e a darsi obiettivi di coordinamento anche con il sindacato. Di tale seminario sono oggi disponibili i relativi atti, completi di numerosi dati informativi, pubblicati recentemente in collaborazione con l'Inail: un segnale che riteniamo veramente importante.

Per consultare gli atti:
www.filtcgil.it/documenti/atti_convegno_sicurezza.pdf

Per chiedere copia degli atti inviare una richiesta via e-mail al seguente indirizzo: organizzazione@filtcgil.it

I tempi cambiano...
ma non sempre la realtà migliora

di Chiara Grillo, Dipartimento Persone Terra Filt-Cgil Nazionale

Una crisi pesante investe il settore degli appalti ferroviari, con maggiori incertezze occupazionali e l'assenza di concreti vantaggi rispetto al mantenimento e miglioramento del servizio.

Il processo di "divisionalizzazione" avvenuto nel 1999, in attuazione delle Direttive CEE, ha comportato la suddivisione delle Ferrovie dello Stato in diverse strutture che, dopo la creazione della Holding FS spa nel 1992, hanno dato luogo a diverse società per azioni. Tra le più note ed importanti vi sono RFI e Trenitalia; quest'ultima è stata ulteriormente ripartita nelle Divisioni Passeggeri Regionale, Passeggeri Nazionale ed Internazionale e per il trasporto delle merci nella Cargo.
Questo processo di progressiva suddivisione è stato il primo segno di rottura con il passato dei monopoli che gestivano il complesso dei servizi pubblici essenziali. L'Azienda Autonoma FS, trasformata in Ente nel 1985, divenuta poi Gruppo FS e oggi FS Italiane è costituita quindi da società per azioni, autonome e con propri bilanci, finanziate tuttavia per la maggior parte del capitale con risorse pubbliche.
Al processo evidenziato si è poi aggiunto un incremento ed un'incentivazione alla privatizzazione che, con l'avvento delle liberalizzazioni sia in ambito europeo sia in quello nazionale, ha aperto al mercato (deregolamentato) il trasporto ferroviario, prima nel settore del trasporto merci e, in alcuni ambiti regionali, in quello passeggeri. A breve, la concorrenza arriverà anche nel trasporto di medio-lungo raggio.
Non vi è alcun dubbio sul fatto che i cambiamenti sono spesso guardati con sospetto, ma ciò è dovuto principalmente al fatto che questi non hanno a tutt'oggi portato un tangibile miglioramento, né dal punto di vista del servizio pubblico erogato ai cittadini, né dal punto di vista di chi opera nelle aziende di trasporto. L'Italia fino ad oggi ha "svenduto" le proprie tracce ad avamposti di società monopoliste di altri stati europei (Germania, Francia, Svizzera), subendo tale avanzata, che è stata contrastata solo in parte attraverso l'azienda TX nel trasporto merci e la neonata TVT (Trenitalia Veolia Transdev) in quello passeggeri. Occorre tuttavia precisare che, con la creazione di quest'ultima, si è operata una "svendita di posti di lavoro": per l'espletamento dei servizi, in precedenza svolti da personale italiano, è utilizzato quello francese.
I pesanti tagli al capitolo di bilancio destinato al finanziamento e al sostentamento del trasporto pubblico e delle infrastrutture hanno comportato un progressivo ridimensionamento dei servizi, soprattutto quelli per la mobilità sociale-universale. Le riduzioni delle risorse hanno inciso pesantemente su tutto il settore e in primis sulle attività in appalto connesse e complementari al trasporto ferroviario.
Le scelte gestionali operate dal Gruppo FS hanno puntato prioritariamente al contenimento dei costi, sia per quanto riguarda il personale diretto, ma soprattutto nei confronti degli operatori indiretti. La frammentazione del settore e la progressiva distruzione del precedente sistema, che era gestito nell'ambito delle pulizie da maxi gruppi quali Mazzoni e Di Stasio e nell'ambito dell'accompagnamento notte e della ristorazione a bordo treno dalla società CICLT, ha condotto e sta portando tutto il settore ad una crisi pesante, con maggiori incertezze dal punto di vista occupazionale e assenza di concreti vantaggi dal punto di vista del mantenimento e miglioramento del servizio.
I bandi di gara emessi negli ultimi anni non contenevano riferimenti specifici alla clausola sociale, salvo poi dare precise indicazioni nel CTO (Capitolato Tecnico Operativo) e nei documenti successivi. Le diverse società, in un certo modo, garantivano la continuità e la stabilità per tutto il personale indiretto. Il 5 agosto 2009, le Organizzazioni Sindacali hanno siglato un verbale con Trenitalia con il quale sono state ulteriormente specificate le procedure e le modalità da adottare per i cambi di appalto, con allegato lo schema di verbale da utilizzare. Il primo accordo sottoscritto, conforme al modello 5 agosto, è stato siglato in quella stessa data dalla società Dussmann Service srl per i lotti regionali della Campania e della Puglia.

L'accordo quadro per l'espletamento della procedura di cambio appalto prevedeva che il confronto avvenisse alla presenza della società committente, della società uscente e di quelle subentranti, con la sottoscrizione dello stesso da parte di tutti i rappresentanti al tavolo di trattativa.
È superfluo dire che ciò permetteva una maggiore tutela per gli addetti, attraverso il confronto era molto più semplice effettuare le verifiche della documentazione inerente le attività da svolgere e gli elenchi del personale. In caso di difformità si potevano quindi trovare idonee soluzioni, grazie all'intervento ed alla mediazione di tutti gli interlocutori. Per il settore del pulimento, oltre all'art. 11 del Contratto nazionale delle Attività Ferroviarie e all'art. 2 dell'Accordo di Confluenza al medesimo Contratto, con l'accordo del 2009 e l'impegno diretto della società committente erano previste maggiori garanzie per l'occupazione. Lo stesso modello standard è stato poi utilizzato anche per gli appalti messi a gara da altre società del Gruppo, sebbene con alcune di esse si sia registrata qualche difficoltà in più.
Nel 2011, i mutamenti, i tagli e le scelte gestionali del Gruppo FS hanno portato ad una radicale modifica del processo relativo ai cambi appalto.
I nuovi bandi emessi per i servizi di pulizia del materiale rotabile utilizzato per l'Alta Velocità e per i servizi di accompagnamento, accoglienza e assistenza sui treni notte, non contengono alcun riferimento al Contratto da applicare né tanto meno garanzie occupazionali. Alcune società partecipanti alle gare hanno chiesto chiarimenti in merito all'applicazione contrattuale; con le risposte fornite dalla committenza, che diventano parte integrante dei documenti di gara, è data piena libertà decisionale alle aziende aggiudicatarie che potrebbero quindi applicare il Contratto di Lavoro ad esse più confacente, prevedendo anche un'utilizzazione del personale in misura ridotta.
Lo scollamento, ed in un certo modo il disinteresse da parte del Gruppo FS nei confronti del mondo degli appalti, ha portato alla crisi del settore che, fatto salvo il periodo legato al 2001 e antecedente la sottoscrizione dell'accordo di confluenza del 2005, non ha mai registrato ricadute così pesanti per l'occupazione.
La situazione più drammatica, in questo momento, è quella legata ai servizi sui treni notturni: solo una minima parte del personale licenziato ha trovato collocazione, mentre la stragrande maggioranza ha quale unico sostegno economico, per giunta temporaneo, l'indennità di mobilità o quella di disoccupazione e a tutt'oggi non ha una concreta prospettiva per il proprio futuro.
Gli importi economici contenuti nei bandi di gara spesso sono ulteriormente ridotti perché le aggiudicazioni avvengono prevalentemente al massimo ribasso e ciò va ad incidere soprattutto sul costo del lavoro. Tale situazione comporta ricadute negative sulle relazioni sindacali che diventano sempre più difficoltose anche a causa dell'incertezza dell'interlocutore.
Le aziende aggiudicatarie spesso sono numerose, data la possibilità di partecipare alle gare in ATI (Associazione Temporanea d'Imprese) o in Raggruppamenti Temporanei; all'interno di questi ultimi i consorzi affidano poi, a loro volta, il servizio alle proprie consociate alimentando così un gioco di scatole cinesi, dove compaiono aziende minuscole e sconosciute. Nelle regioni si è così operata una suddivisione dei servizi forniti alle diverse committenti, che sono stati ulteriormente lottizzati. Lo "spezzatino" e le ridotte risorse spingono le aziende a proporre l'applicazione di contratti diversi per contenere i costi ed il paradosso è che due lavoratori che operano fianco a fianco ogni giorno, svolgendo le stesse mansioni, si trovano ad avere un contratto di lavoro differente e conseguentemente tutele diverse.
Le Organizzazioni Sindacali spesso devono "inseguire" le aziende per ottenere il rispetto delle relazioni industriali e l'arroganza delle imprese si manifesta attraverso pressioni dirette sui singoli individui, è facile prevedere con quali conseguenze. Un attacco, quindi, non frontale, ma subdolo, che mira ad indebolire separando e distruggendo il traguardo duramente raggiunto negli anni dalle Organizzazioni Sindacali.
Lo stato di crisi dell'intero settore si evince anche dall'incidenza degli ammortizzatori sociali. È del tutto eccezionale individuare una società che nel corso del 2011 non vi abbia fatto ricorso, seppure con modalità ed in percentuali diverse. Una concorrenza senza regole può portare soltanto ad un peggioramento delle condizioni di lavoro con turni massacranti che già oggi sono al limite della legalità (è sufficiente dare una rapida occhiata ai turni di lavoro del personale della ristorazione per rendersene conto) e nell'incertezza occupazionale, senza alcun beneficio in termini di servizio.
Sembra quasi che quando si guarda all'Europa ed al progresso lo sguardo sia monodirezionale, con una visione parziale quindi e la tendenza a vedere la parte vuota del bicchiere.
Il Sindacato, nonostante il quadro nefasto, continua a sostenere il Contratto delle Attività Ferroviarie insieme al Protocollo della Mobilità, tentando di contrastare le opposte forze aziendali e ritenendo indispensabile un intervento del Governo attraverso i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico e del Lavoro.
Per il settore degli appalti sono stati proclamati, nel corso del 2011, ben quattro scioperi. La complessa fase storica è stata oggetto di numerose battaglie, ma ciò non significa che la guerra sia persa. L'esempio bellico si addice alla situazione perché l'arroganza e la durezza dell'atteggiamento aziendale non possono di certo essere contrastate con il "buonismo" e la comprensione. Le Organizzazioni Sindacali sono consapevoli del fatto che anche le imprese aggiudicatarie degli appalti stanno attraversando grandi difficoltà, ma la situazione drammatica non può e non deve ricadere solo sugli ultimi. I più deboli non possono sempre pagare il prezzo più alto.
È superfluo dire che la vertenza di tutto il settore degli appalti continua.

Ecco come si fa ...a far affondare un'azienda

di Ivan Panzica, Responsabile regionale
Navigazione lacuale Filt-Cgil Lombardia

I tagli alla Navigazione laghi e il processo di regionalizzazione

Per causare un disastro, non c'è sempre bisogno di commettere atti sconsiderati, come il triste e noto "inchino" della nave da crociera Concordia. Per far affondare un'azienda, talvolta basta toglierle le risorse necessarie per funzionare, e il risultato è lo stesso. È quello che sta accadendo in questi giorni, anche se le origini sono lontane, alla Gestione Governativa Laghi, azienda centenaria che gestisce la navigazione interna sui laghi Como, Garda e Maggiore. Cerchiamo di fare un po' di cronistoria, per capire cosa sta accadendo. Già a partire dal 2009 le risorse trasferite dallo Stato per le spese di esercizio, che si erano attestate intorno ai 26 milioni di euro, furono tagliate dal Governo Berlusconi e dal suo ministro Tremonti, riducendole a 16 milioni circa. attraverso le manovre di tagli lineari che nulla avevano a che fare con logiche di recupero di situazioni di spreco o di diseconomia, nel solo intento miope di fare cassa.

Si interviene su un'azienda sana, efficiente, che produce utili ogni anno, un'azienda con uno dei più alti coefficienti di esercizio in Italia (intorno al 60%). Questa operazione, non recuperabile con interventi di ristrutturazione interna, poteva essere affrontata solo con aumenti di tariffe e tagli di servizi, mettendo a rischio il posto di lavoro di centinaia di lavoratori, a partire dai numerosi stagionali (media di circa 130 l'anno sui tre laghi), ai quali non era riconfermato il contratto stagionale. Va da sé che tale intervento e quelli successivi della stessa natura incidono negativamente sul turismo e sul trasporto pubblico locale in territori già particolarmente colpiti dalla crisi congiunturale e creano un ulteriore aggravamento delle situazioni di congestionamento del traffico e dell'inquinamento atmosferico delle vie di comunicazione intorno ai laghi, già di assoluta precarietà.

Quel primo intervento fu scongiurato con una forte iniziativa e mobilitazione delle organizzazioni sindacali che riuscirono a far recedere il Governo, che operò nei successivi provvedimenti (decreto mille proroghe) con il ripristino in parte delle risorse tagliate, attraverso la possibilità di utilizzare gli avanzi di gestione, mai adeguando i trasferimenti a quelli storici ante 2008.

Questo balletto delle risorse si è ripetuto ogni anno, e ogni anno ci si è dovuti mobilitare per far capire che quest'operazione finanziaria era assolutamente sconsiderata, per difendere con la nostra iniziativa non solo i lavoratori interessati a rischio del loro posto di lavoro, ma anche l'utenza che perdeva così un punto di riferimento importante dal punto di vista del trasporto pubblico locale e l'economia dei tre laghi con l'indotto connesso.

Siamo giunti, quindi, ai giorni nostri con l'operazione di nuovo recupero di risorse che ha confermato il taglio di 10 milioni di euro (manovra Tremonti del luglio 2011) e ulteriormente aggravata dalla legge di stabilità per l'anno 2012 (L. 12/11/11 n.183) che ha tolto all'esercizio altri 3 milioni di euro, che fanno così attestare a 13 milioni di euro la sovvenzione statale, con una riduzione del 50%. Ultima tegola le disposizioni previste dalla legge 15/12/2011 n. 217, recentemente entrata in vigore, che aggrava la già difficile situazione finanziaria di ulteriori 5 milioni di euro, in quanto l'azienda sarà costretta dal 2012 al pagamento dell'IVA, pari al 21%, su tutti gli acquisti relativi al parco natanti per i quali la stessa era precedentemente esente ai sensi di una disposizione del 1972, in quanto trasporto pubblico locale.

Il clima di rigore impostato dal governo Monti nulla fa sperare in merito alla possibilità di ripristinare le risorse tagliate, com'è accaduto negli anni precedenti. Per cui la preoccupazione delle OO.SS. è

molto alta. Bisogna dire che l'attenzione dei politici locali, fortunatamente, è significativa, a partire da iniziative portate avanti da onorevoli del Pd, come l'On. Chiara Braga che è riuscita a far approvare il 26 gennaio un ordine del giorno alla Camera dei Deputati che impegna il governo a prorogare le iniziative adottate negli anni precedenti che ripristinavano le risorse tagliate e di "individuare ulteriori ed adeguati stanziamenti per il finanziamento del trasporto pubblico locale, al fine di scongiurare la compromissione di un servizio essenziale per i territori interessati, sostenendo, per quanto di competenza, il processo di regionalizzazione previsto dal D. Lgs. 422/97". Queste ultime due righe richiedono un chiarimento.

In riferimento al processo di "mancata" regionalizzazione della Gestione Governativa Laghi, dobbiamo anche qui fare un po' di cronistoria. Il suddetto decreto, che trasferiva le competenze dallo Stato agli Enti Locali in materia di trasporto pubblico locale, prevedeva tra l'altro anche la regionalizzazione del servizio lacuale (art. 11), previo risanamento tecnico economico a cura dello Stato. Tale risanamento non è stato attuato per il mancato accordo tra le Regioni interessate (Lombardia, Piemonte, Veneto e Provincia autonoma di Trento), con conseguente perdita dei fondi stanziati. Per questo la Navigazione Laghi rimane ancora una Gestione Governativa, con tutte le complicazioni del caso.

L'assessore ai trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo, ha sostenuto la regionalizzazione dell'azienda, richiamando però che tale operazione può essere fatta solamente se lo Stato garantisce circa 200 milioni per il risanamento tecnico economico in conto capitale e 30 milioni di trasferimenti l'anno in conto esercizio. Sembra proprio la "scoperta dell'acqua calda" perché, se queste risorse fossero a disposizione dello Stato per la Navigazione Laghi, nulla vieterebbe di trasferirle direttamente all'attuale Gestione Governativa. Mi pare, quindi, che il richiamo a volersi fare carico di questa importante azienda da parte della Regione Lombardia sia assolutamente di facciata.

Inoltre, nel recente "Documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alla navigazione lacuale approvato dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato" (11 gennaio 2012), sempre Cattaneo afferma che nel processo di regionalizzazione dell'azienda "il modello ipotizzabile è quello di un'holding che gestisca il processo… con quote di partecipazione in tre società", tre società separate per i tre laghi del Nord (Como, Garda e Maggiore).

Il citato documento ipotizza come esempio positivo di gestione quello del Consorzio di Comuni del lago di Iseo. Nel merito, la Filt Cgil della Lombardia non è mai stata contraria al processo di regionalizzazione della navigazione laghi, ma con ben precisi requisiti. Il primo e imprescindibile, è quello dell'unitarietà aziendale; non vogliamo e non crediamo allo spezzettamento in tre società dell'attuale azienda, perché questo porterebbe all'impoverimento immediato della sua storia, oltre a mettere a rischio il lavoro. Secondo, non vogliamo e non crediamo al proliferare di Consigli di amministrazione o a fantomatici modelli consortili, che moltiplicherebbero inevitabilmente i costi di gestione, facendo perdere quel carattere di efficienza che oggi ha quest'azienda, con l'unico risvolto positivo, certo non per noi, di avere posti dove sistemare eventuali politici a spasso.

Certo, un percorso di regionalizzazione della navigazione lacuale favorirebbe una valorizzazione complessiva del territorio e avvicinerebbe il luogo della risposta a quello del bisogno, ovviando alle situazioni che si sono venute a creare in questi anni, quando il Ministero operava tagli nei confronti di un'azienda di cui non sapeva quasi nulla. Inoltre, riportando la Navigazione Laghi nel capitolo più consono del Trasporto Pubblico Locale, si farebbe un servigio non solo ai lavoratori, ma anche ai cittadini interessati dai tre laghi. Tutto questo, però, a condizione che la Gestione rimanga unica, come ci è stato assicurato pubblicamente in una recente audizione delle OO.SS fatta nella sede della Regione Lombardia di Como, dove gli assessori competenti di due commissioni hanno garantito sull'unitarietà aziendale. Speriamo che alle promesse seguano i fatti.

Comunque, per il momento, quello che dobbiamo fare come Sindacato, e che stiamo facendo, oltre a tenere alta l'attenzione tra le istituzioni e sensibilizzare l'opinione pubblica, è portare avanti iniziative anche innovative di mobilitazione dei lavoratori a difesa non solo del loro lavoro, ma anche di un patrimonio per la collettività che non può essere disperso per la visione ottusa di qualcuno. In una lettera inviata al ministro Passera abbiamo chiesto:

1) un intervento correttivo attraverso decreto legge con provvedimento d'urgenza che ripristini le risorse mancanti (13 milioni di euro);
2) la modifica del D.Lgs.30/9/93 n.331 (artt.15 e 20, tabella A/3) che introduca per la navigazione nelle acque interne, non solo limitatamente alle merci ma anche alle persone, le agevolazioni che comportino l'esenzione dall'accisa sull'impiego degli oli minerali;
3) una circolare ministeriale che autorizzi la Gestione Governativa Laghi a garantire un servizio uguale a quello del 2011;
4) la modifica dell'art.4, quarto comma, della legge 614/1957 istitutiva della Gestione Governativa, nel senso di prevedere che gli avanzi di gestione rimangano nella disponibilità dell'ente invece di disporre il versamento allo stato di previsione dell'entrata dello Stato.

Ci auguriamo che le nostre sollecitazioni al Ministro allo sviluppo economico e ai trasporti Corrado Passera, di origini comasche, e quindi si spera più sensibile alla questione, sortiscano il giusto effetto prima che "la navi affondi".

Le nuove fabbriche *della logistica*

di Mohamed Ben Halla,
Dipartimento Merci e Logistica Filt-Cgil Lombardia

In un sistema dei trasporti particolarmente arretrato e polverizzato si è sviluppata una Logistica basata essenzialmente sullo sfruttamento del lavoro tramite l'utilizzo distorto della cooperazione che, da molti anni, conosce una crisi culturale e morale dei suoi principi fondamentali, ben lontano dallo spirito solidaristico e mutualistico che dovrebbe caratterizzarla.
Dentro questo ambito si svolge la mia attività sindacale, con l'incarico di seguire in particolare il centro logistico Esselunga di Pioltello: una realtà complessa con più di 10 cooperative che occupano centinaia di soci lavoratori, con i quali non si possono fare le assemblee sul posto di lavoro perché Esselunga ritiene che i soci lavoratori non abbiano il diritto di riunirsi nei suoli locali, ma debbano farlo presso strutture esterne, messe a disposizione dal loro "datore di lavoro".
Abbiamo trovato lì una realtà desolante: pochi avevano il coraggio di iscriversi al Sindacato, nessun delegato, nessuna attività sindacale; pause non pagate; atteggiamento discriminatorio nella distribuzione delle orari di lavoro; il CCNL non rispettato o addirittura non applicato; la presenza di cooperative che applicano l'UNCI, contratto firmato da un sindacato non rappresentativo che penalizza il lavoratore del 30% del salario.
Tutto questo in un sistema imprenditoriale che ha lo scopo di fare utile sfruttando una manodopera di maggioranza straniera (l'80% dei soci lavoratori) intrappolata in una logica contraddittoria che li considera, da una parte lavoratori senza diritti e senza dignità e dall'altra, padroni con voce in capitolo nelle decisioni e nella gestione della società cooperativa.
Attualmente abbiamo circa 250 iscritti e 7 delegati, tra i quali una compagna dominicana che sta collaborando con la FILT nella gestione dello sportello aperto ai lavoratori presso la Camera del lavoro di Pioltello. I Delegati sono diventati un punto di riferimento per i loro colleghi svolgendo attività sindacale all'interno dei magazzini Esselunga. Noi abbiamo sottoscritto tanti accordi sindacali con le cooperative facendo rispettare il CCNL, abbiamo realizzato il passaggio dal contratto UNCI al CCNL merci e logistica senza concedere la gradualità e, in 2 cooperative, abbiamo conquistato la retribuzione delle pause che non erano pagate. Così siamo riusciti a recuperare anche delle differenze retributive per molti lavoratori.
Tutto questo è stato frutto dell'enorme lavoro che la FILT Milano -Lombardia ha portato avanti con il Dipartimento Merci (che ci ha sempre creduto, mettendo volontà e impegno). Il progetto COSI, con il camper allestito come sportello sindacale mobile andava in questa direzione e ci ha facilitato molto nei contatti. Questo progetto va ripreso e rilanciato, come ci è chiesto dai lavoratori di cooperative che ancora non abbiamo organizzato. Ritengo che la mia origine straniera mi abbia aiutato molto a vincere quella diffidenza che spesso troviamo nei lavoratori che operano in queste realtà, facendo assemblee nei parcheggi, nelle case dei delegati e nei vari bar di Pioltello dove spesso, prima di tornare a casa, mi fermavo a prendere il caffè con loro, instaurando un rapporto di stima reciproca e amicizia che va al di là di quello sindacale.
Da settembre 2011, al centro logistico Esselunga di Pioltello abbiamo assistito all'arrivo dei SI COBAS che, usando azioni di pura propaganda, "colonizzano" i lavoratori, con il solo scopo di strappare tessere. A conferma di ciò, quando una cinquantina di lavoratori si sono rivolti ai SI COBAS, per un problema legato ai rimborsi del 730 che il consorzio SAFRA ha rateizzato in base alla capienza irpef (come stabilito dalla Legge), il sindacato autonomo ha fatto credere in maniera strumentale che questo non era corretto e che la cooperativa li truffava rubando loro i soldi dei rimborsi.
I SI COBAS hanno scelto una modalità di lotta sindacale pericolosa, che noi non condividiamo perchè mette a rischio il posto di lavoro portando una minoranza di lavoratori ad un conflitto che spesso crea problemi di ordine pubblico, facendo così sembrare vittima il consorzio o la cooperativa. Con il consorzio Safra, la FILT non ha mai avuto buoni rapporti sindacali. Tra i lavoratori c'era molta paura dei responsabili-caporali e di ciò abbiamo sempre informato la cooperativa, mettendola in guardia sulle possibili reazioni. Ricordo le parole che dissi al presidente della Safra nel novembre 2010: "prima o poi salta tutto dentro all'Esselunga" e mi riferivo a quel sistema diffuso che priva il lavoratore della sua dignità e spesso apre le porte al lavoro irregolare costituendo un fertile terreno per le associazioni criminali.
Crediamo, come FILT, che la vertenza in corso si sarebbe potuta risolvere in modo diverso svolgendo attività sindacale dall'interno, facendo leva sulla consapevolezza collettiva dei lavoratori, creando le condizioni per una lotta giusta, senza mettere a rischio i posti di lavoro, così come abbiamo fatto nelle altre cooperative presenti nell'impianto.

Incontro con
Mons. Francesco Beschi
Vescovo di Bergamo

(a cura di Vittoria Scordo)

Monsignor Beschi, nel giorno del suo ingresso nella diocesi di Bergamo, Lei ha pronunciato la frase "la Chiesa non esaurisce l'intera società bergamasca". È stata anche notata l'emozione con cui proferiva quelle parole. Ce ne può spiegare il senso?

Ho voluto pronunciare queste parole per mettermi immediatamente in relazione con persone e con mondi che non si riconoscono immediatamente nella Chiesa, tenendo presente che l'immagine della Chiesa bergamasca è un'immagine molto forte, un'immagine complessiva, ma anche un'immagine corrispondente alla realtà della società bergamasca che vede nella Chiesa un soggetto molto importante, in cui molti si identificano. Proprio perché esiste questo sentire diffuso, mi sembrava che non dovesse essere avvertito in termini prevaricanti: riconoscere, dunque, che non tutti e non tutti i mondi si riconoscono immediatamente nella Chiesa vuole manifestare il rispetto nei confronti di questi mondi, che non è detto siano ostili alla Chiesa, che comunque hanno soggettività diverse; riconoscere che questo rappresenta una ricchezza, la ricchezza della varietà di soggetti, di proposte. E poi pensavo che fosse un segno di umiltà: la Chiesa, secondo me, deve porsi non come fosse l'universo intero, ma una comunità insieme alle altre, al servizio di un bene che supera i confini stessi della Chiesa, e cioè del bene comune nel quale io credo profondamente. Ecco questo era un po' il senso.

La crisi generale e la recessione ormai presente hanno colpito anche il sistema produttivo ed economico del territorio bergamasco, certamente una tra le realtà più dinamiche del Paese. Quali sono le responsabilità, i comportamenti, le scelte, che dovrebbe assumere la classe dirigente ed in particolare quella imprenditoriale?

Credo che questa crisi ponga degli interrogativi radicali e chieda delle risposte che non sono semplici. Risposte semplici sembrano essere insufficienti e troppo a corto periodo. Alcune considerazioni, soprattutto per quanto riguarda gli impegni della classe imprenditoriale, vanno fatte in relazione ai passaggi generazionali. Gran parte dell'imprenditoria bergamasca e bresciana, e anche milanese, ha a che fare con la famiglia: si tratta di soggetti in cui le persone hanno costruito grosse realtà, altre volte realtà non grosse ma ugualmente molto efficaci, molto efficienti, molto significative, a partire da un coinvolgimento forte della famiglia, allargata poi a collaboratori, dipendenti… I passaggi generazionali sono molto importanti perché chiaramente i figli o i figli dei figli vivono culturalmente in mondi diversi rispetto a quelli dei loro padri e con valori che, a volte, non coincidono con quelli dei loro padri. Questo è un tema che afferisce alle responsabilità imprenditoriali: il cambiamento del modo di porsi nel succedersi delle generazioni che guidano un'impresa.
Un altro aspetto che mi sembra importante è il tema della formazione: tra le responsabilità imprenditoriali vi è quella di avvertire le trasformazioni che stanno avvenendo e corrispondervi in termini formativi. Esiste un problema di formazione per quanto riguarda la classe imprenditoriale e una responsabilità in termini di offerta formativa per quanto riguarda tutto il mondo del lavoro. C'è poi un terzo tema che è quello dell'innovazione, un tema delicatissimo. Bisogna capire bene che cosa intendiamo con "innovazione": evidentemente è una necessità su cui si è fondato e continua a fondarsi lo sviluppo in tutti i settori. D'altra parte, si tratta di valutare tutte le implicazioni dei processi innovativi, compresa la variabile assolutamente decisiva delle ricadute occupazionali e, soprattutto, individuare in quale direzione si intende svilupparli. Io ritengo, comunque, che ci sia una responsabilità che supera quella degli imprenditori ed è la responsabilità politica. Non si può ritenere che tutto il tema del lavoro sia da attribuire alla classe imprenditoriale. Le responsabilità degli imprenditori sono

fuori discussione nel bene e nel male, ma devono essere riconosciute, orientate, sostenute e anche valutate sotto il profilo politico, cioè nell'ambito di quell'esercizio della responsabilità che si assume il dovere di perseguire il bene comune. Il lavoro è un bene comune e il riconoscimento di questo bene deve essere alimentato da una politica che lo riconosce come tale. Penso che la classe imprenditoriale da sola non possa risolvere questi problemi.

Sono circa 120.000 gli immigrati nella provincia di Bergamo e la loro presenza richiede una politica dell'accoglienza reale. Questo territorio vive tale fenomeno con un'apparente contraddizione: da un lato una cultura della chiusura e della paura verso l'altro, verso lo straniero, vissuto come estraneo e nemico, quasi spersonalizzato del proprio vissuto e della propria identità; dall'altra, forze sociali permeate da una sana cultura dell'inclusione sociale e forte attenzione al prossimo che, con il loro operato, avvicinano laici e credenti. Come può una società divenire comunità in presenza di ostilità così forti e radicate, spesso presenti negli atti delle istituzioni locali?

Gli immigrati a Bergamo effettivamente sono molti e il problema si pone esattamente come qui è descritto e cioè da un lato, si possono riconoscere forme di rifiuto, forme di paura, forme di discriminazione e dall'altro situazioni di accoglienza e collaborazione. La verità è che, di fatto, qui gli immigrati sono molti perché hanno trovato il lavoro. Esistono problemi, atteggiamenti inaccettabili anche solo sotto il profilo umano, ma vi sono pure realtà positive dove accogliere persone, cercare di costruire insieme qualcosa è la strada praticata. Normalmente gli immigrati pericolosi sono sempre gli immigrati lontani, sono sempre gli immigrati degli altri, sono gli immigrati rappresentati, perché quelli che lavorano e abitano vicino normalmente sono delle buone persone con le quali, pur con le difficoltà delle diverse culture, si può convivere. Quindi si può constatare una situazione ambivalente.

È un'ambivalenza alimentata dal fatto che noi facciamo fatica a pensare che l'immigrazione sia un fatto strutturale, che non sia semplicemente l'emergenza di qualche decennio. Il mondo oggi si costruisce così. Noi vivremo sempre più a contatto, ma non soltanto perché viaggiamo tanto o perché facciamo imprese fuori del nostro paese, ma perché anche le persone che appartengono ad altri paesi vengono da noi e quindi viviamo di fatto una realtà che si caratterizza in questo modo. Bisogna riconoscere che in Italia questo processo è avvenuto più velocemente che in altri paesi e con numeri significativi: siamo stati impreparati di fronte al fatto che il processo è avvenuto in maniera diversa rispetto ad altri paesi che prima di noi avevano vissuto questi processi.

Credo che la prima necessità sia quella di entrare nella prospettiva e nel riconoscimento che siamo di fronte ad una realtà che appartiene e apparterrà sempre più al nostro mondo, al mondo in cui viviamo noi, al mondo in cui vivranno i nostri figli.

È la realtà: dobbiamo vivere in relazione, non sottovalutando gli aspetti problematici, lasciandone l'interpretazione e la soluzione solo ad una parte che tende ad enfatizzarli. Un passaggio molto importante, anche se elementare, è la conoscenza. Giudizi e comportamenti, sentimenti e paure sono determinati da scarsa conoscenza e, a volte, da autentici pregiudizi. Ci sono pregiudizi che non voglio giudicare in termini moralistici, ma sono proprio il frutto dell'ignoranza. Un altro passaggio che avverto molto importante è rappresentato dal riconoscimento della cittadinanza. È prioritario nella misura in cui va verso la valorizzazione non soltanto dei diritti, ma soprattutto dei doveri, cioè di una responsabilizzazione complessiva. Cittadinanza vuol dire responsabilità, quindi riconoscimento dei diritti, dei doveri e necessità di partecipare alla costruzione del paese in cui si vive. La cittadinanza non è una specie di regalo: è veramente una condizione, una responsabilità che non investe soltanto i miei interessi ma la costruzione di una società comune. Quindi io credo che il cammino che si sta facendo, nonostante alcune resistenze e, a volte, anche alcuni provvedimenti legislativi discutibili e discriminanti, va in questa direzione e le persone si rendono sempre più conto che è un cammino necessario e non semplicemente, appunto, problematico.

Cosa ha rappresentato per Lei essere figlio di un ferroviere, per di più sindacalista? Cosa, a Suo parere, potrebbe contribuire a ricreare un rispetto del lavoro umano e del ruolo del sindacato che nella crisi e nelle divisioni rischia di perdere la capacità di vedere il lavoro come un bene comune della nostra società?

Io sono figlio di un ferroviere, nipote di un ferroviere, i miei hanno vissuto con intensità anche l'esperienza del sindacato in tempi molto impegnativi. Io credo che oggi, per quanto riguarda il riconoscimento del valore del lavoro, del rispetto del lavoratore, sono importanti alcune condizioni.

La prima fa riferimento al patrimonio prezioso che proprio la vicenda sindacale ha rappresentato. Oggi il tema di come il sindacato può fare cultura è un tema non molto presente, mentre per decenni il sindacato ha prodotto cultura, una cultura della società, cultura del lavoro, cultura dello sviluppo, qualche volta in maniera ideologica, ma spesso stando sui problemi reali delle diverse categorie di lavoratori. Quindi, non è una cultura, per così dire, astratta, è una cultura che è nata proprio sul campo, capace di offrire delle speranze. Questo è un compito che i sindacati non devono dismettere; il pragmatismo, che pure è necessario, da solo non basta a costruire un insieme di valori, una visione complessiva. Occorre che dall'esperienza che si fa nasca una cultura non ideologica, ma forte dell'elaborazione dell'esperienza stessa, a partire da valori ampiamente condivisi e a volte solo proclamati.

Un secondo aspetto, che in questo tempo vale la pena rilanciare, è il senso della dignità non solo della persona, ma del lavoro che la persona svolge: questo tema oggi è dato molto per scontato. Lo si misura solo in termini di diritti, di doveri, di riconoscimenti, di risultati, con il rischio che tutto si mercifichi. Il rischio della mercificazione è sempre in agguato: penso ad esempio alla salute o alla sicurezza e alla tentazione di mercificarle.

La dignità del lavoro e del lavoratore, qualunque sia il tipo di lavoro, è sottovalutata, e invece è tutt'altro che scontata ed è tutt'altro che da sottovalutare. Per tutte le categorie. Incontro diverse categorie di lavoratori e mi accorgo che una delle sofferenze maggiori è quella di non vedere riconosciuto, non solo dal punto di vista economico o organizzativo, ma dal punto di vista morale e sociale, il proprio lavoro. Pensiamo al mondo dei trasporti: senza questi lavoratori, se essi si fermano, la nostra società si ferma. Ma noi siamo tentati dai processi di delegittimazione di tutti, delegittimando anche il lavoro di chi non fa il mio lavoro. Questo non costruisce un bene complessivo e una cultura del lavoro, che passa molto anche attraverso il senso della dignità del lavoro di ciascuno.

Altri aspetti si aggiungono a questi. Io ho vissuto in una famiglia dove mio padre ferroviere riceveva il suo stipendio il 27 del mese, come in genere gli statali. Per noi, la vita della famiglia era organizzata anche sulla base di questa scadenza. E che cosa ha rappresentato per noi, che cosa mi ha lasciato mio padre? Mio padre mi ha lasciato il senso del dovere: il 27 arriva per tutti, ma è anche vero che bisogna meritarselo facendo il proprio dovere. Lo stipendio ricevuto è nel segno della giustizia. E allora non è una regalia, un regalo: è ciò che una persona guadagna facendo il proprio dovere.

Penso che il tema della dignità si accompagni al tema del dovere e, inevitabilmente, tutto questo dà forza alla costruzione della solidarietà, ma dà anche molta forza alla costruzione del senso della giustizia. Perché, nel momento in cui si affermano questi valori, allora anche la forza con la quale si persegue la giustizia, a cominciare dai più deboli, diventa molto consistente.

L'incipit del Suo intervento al convegno promosso dalla Fondazione Italcementi, il 21 gennaio alla Fiera di Bergamo, sul tema "L'economia reale dal presente al futuro prossimo" ha colpito la vasta platea di imprenditori ed esperti perché Lei ha usato le parole che il Manzoni ne "I Promessi Sposi" fa dire al sarto, calando tutti, per incanto, nella Lombardia del 1630. "Far quel che si può, industriarsi, aiutarsi e poi essere contenti": in questa frase c'è la capacità di non rinunciare a lottare, c'è la consapevole volontà di dare il meglio, metterlo a frutto, condividerlo e apprezzarne il risultato. C'è anche, in fondo, il buon senso di essere felici per quel che si riesce a fare. Quanto i comportamenti di ognuno, mossi da vera umiltà, possono costruire, a partire da ogni microcosmo sociale?

Sì, ho parlato, al convegno Italcementi, sul tema del lavoro, dell'industria, della fabbrica: è un tema che m'interessa molto e sono partito dalla citazione dei Promessi Sposi, in cui si parla dell'industriarsi, aiutarsi e poi essere contenti in un tempo di carestia, un contesto evocativo dell'attuale crisi. Come possiamo interpretare questa espressione, cosa possiamo fare per industriarci, aiutarci e poi essere contenti, nell'attuale contesto? Ritrovando in noi stessi quella sorgente di umanità che è rappresentata dalla rettitudine della coscienza di ciascuno. Credo nella forza della coscienza capace di alimentare valori che superino gli interessi. La coscienza non è soltanto giudizio sul bene e sul male: è capacità che è presente in ogni uomo - a volte addormentata, ma non assente - di interpretare e dar vita a valori che sono superiori agli interessi personali. Inevitabilmente sono portato a pensare al mio interesse, ma la coscienza possiede la potenzialità di farmi superare l'interesse individuale, cioè a non far coincidere il bene esclusivamente con il mio interesse. E la potenza della coscienza retta è tale che, proprio nel momento in cui non si appiattisce solo sul mio bene ma ricerca il bene comune, pone le condizioni perché anche il mio bene personale sia garantito. In fondo, la nostra crisi c'è perché questo è venuto meno.

Lei ci ha donato suggestioni quali "l'esigenza di uno sguardo non rapace e parziale, ma contemplativo, capace di cogliere il senso e non solo l'utilità delle cose, perché senza di esso la realtà scivola via e rimane il peso della virtualità" e la "necessità di superare la scena, per giungere ad una visione" che ha concretizzato in "un nuovo modello di sviluppo". Queste parole hanno la nettezza e la radicalità di un giudizio e richiamano ad un impegno alto. Come ritrovare, oggi, nella babele di linguaggi e ideologie ormai stanche, lo sguardo contemplativo? Come arrivare a condividere la visione di un nuovo modello di sviluppo?

Sì, ho citato alcune espressioni e utilizzato alcune immagini, perché pensavo che non avrei potuto offrire un contributo di competenza industriale e di organizzazione del lavoro. Non volevo nemmeno dare un contributo solo di natura morale: desideravo offrire una rilettura della grande esperienza del lavoro, della fabbrica, dell'industria che ne cogliesse alcuni aspetti di significato. In questo senso ho parlato dell'esigenza di uno sguardo non rapace ma contemplativo, capace di raccogliere l'insieme delle questioni e, nello stesso tempo, di coglierne l'essenziale e ancora il significato. Ho usato la parola "visione" immaginando il cammino compiuto in montagna che esige attenzione ad ogni singolo passo, ma si nutre della visione della vetta da raggiungere.
Noi abbiamo vissuto consumando molto e non solo le cose: consumando i giorni e non dandoci una prospettiva, un orizzonte. Ora siamo preoccupati per i nostri figli, consapevoli di aver commesso un peccato, che loro rischiano di scontare. Abbiamo consumato i nostri giorni senza alzare lo sguardo oltre il nostro cerchio, oltre il nostro giorno. Io non sono padre di figli che ho generato, ma sento fortissimo l'impegno di creare qualcosa per chi viene dopo di me, che mi sta guardando chiedendomi non solo beni, ma ragioni di speranza. Spesso si dice: i giovani sono la speranza. I giovani certamente sono speranza, ma hanno bisogno di trovare negli adulti delle ragioni per sperare. In questo senso una visione mi sembra necessaria. Non sto pensando chiaramente alle ideologie, ma neppure all'appiattimento sugli egoismi o, peggio, sui cinismi. Qualcuno sorride delle cose che vado dicendo: non importa. Sorride perché ritiene che tutto si risolva in un mero gioco di interessi, in ultima analisi una consumazione di tutto quello che possiamo consumare. Io non sono d'accordo con questo. Io ritengo che coltivare una visione significhi riconoscere la ricchezza di umanità di cui ciascuno è portatore. Dobbiamo fare una fatica, una fatica nuova, una fatica da parte dei giovani e insieme degli adulti: una fatica bella. La fatica di macinare il buon grano della nostra umanità. Per secoli si poteva trarre dalla madia la farina macinata dal tempo e dalle generazioni per fare il pane della vita. Oggi il grano buono c'è ancora, ma per fare il pane bisogna macinarlo: macinare i valori che ci hanno alimentato, in una condizione nuova. Altrimenti restano soltanto le declamazioni. Ma queste non bastano per vivere.

Monsignor Francesco Beschi è nato a Brescia il 6 agosto del 1951 ed è stato ordinato presbitero il 7 giugno 1975. All'inizio del suo sacerdozio è stato Vicario Cooperatore al Villaggio Sereno II a Brescia e poi Vicario Cooperatore nella Cattedrale di Brescia. Oltre agli studi teologici, ha frequentato il Conservatorio diplomandosi in violino. Per vari anni ha svolto l'incarico di Direttore dell'Ufficio Famiglia e di Direttore del Centro Paolo VI. Nel 1999 la nomina a Vicario episcopale per la pastorale dei laici e nel 2001 quella a Provicario Generale. Il 25 marzo 2003 è eletto vescovo titolare di Vinda e Ausiliare di Brescia, il 18 maggio dello stesso anno è ordinato Vescovo di Brescia. Nella Conferenza Episcopale Italina è membro della Commissione Episcopale per l'evangelizzazione dei popoli e la cooperazione tra le Chiese. Il 22 gennaio 2009 è eletto Vescovo di Bergamo; il 15 marzo 2009 ha preso possesso canonico della Diocesi di Bergamo con un rito solenne nella Cattedrale di S.Alessandro.

Se la sindrome di Atene guasta l'Europa

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Nel 1941, Altiero Spinelli e Ernesto Rossi scrivono e pubblicano clandestinamente, dopo una lunga elaborazione collettiva durata anni, *Il Manifesto di Ventotene*. Appare ancora un miracolo della volontà immaginare come uomini al confino per opera del fascismo, isolati da altre forze antifasciste, nel pieno di una guerra che sembrava aprire la vittoria al nazismo in tutta l'Europa, potessero progettare una Federazione Europea come antitesi proprio alle guerre, agli odii ed alle dittature. Scrivevano di un'Europa basata su principi quali "*esercito unico federale, unità monetaria, abolizione delle barriere doganali e delle limitazioni all'emigrazione, rappresentanza diretta dei cittadini, politica estera unica*".

Era il passaggio dalla democrazia *negli* stati a quella *tra* gli stati. Si apriva uno scenario che attraversava gli schieramenti politici e offriva una soluzione che non voleva restare astratta, ma costruire il soggetto comune dentro cui gli stati avrebbero cooperato. Si rivolgeva a tutte le ideologie e opzioni politiche democratiche che agivano contro il nazifascismo.

Erano forti dell'insegnamento derivato dalla prima guerra mondiale con la conferenza di Versailles, dove l'economista Keynes, nella delegazione inglese, aveva giudicata profondamente sbagliata l'azione punitiva verso la Germania con le pesanti sanzioni di guerra imposte.

Anticipano, quindi, una via non solo non vendicativa, ma che anzi rimetta insieme i popoli privandoli non della propria idea di patria, ma di quella degenerazione che erano stati i nazionalismi e le guerre economiche e militari.

Un progetto apparentemente utopico, ma che rispondeva a quel dilemma che Thomas Mann aveva posto come irrisolvibile "*Europa esperta di ogni sofferenza, ma non per questo divenuta saggia*".

L'Europa divisa dalla guerra fredda ha vissuto un lunghissimo percorso graduale, pur se non lineare, che ha portato all'attuale Unione Europa. Sino a ricomprendere anche quelle opzioni politiche che le erano inizialmente distanti (come furono inizialmente i partiti comunisti).

Lo storico inglese Barraclough parla di una lunga guerra civile europea durata dal 1914, con la prima guerra mondiale, al 1989, con la caduta del muro di Berlino e dei regimi dell'est. Una guerra civile che viene superata con la democrazia *negli e tra gli stati*, ma soprattutto attraverso un progressivo processo di inclusione nell'Unione europea di diverse culture politiche e degli stati che si riconoscono nei principi di libertà e democrazia.

Un processo paziente, non dimenticandosi come, ancora negli anni '70, l'Europa mediterranea viveva sotto regimi fascisti, in Grecia, e in Spagna e Portogallo da decenni, o a rischio di colpi di stato autoritari.

Ha ridato senso alla geografia uccisa dalla storia con città come Praga e Varsavia che il poeta Milosz definiva negli anni '30 *città dell'Europa occidentale*.

Non è un caso che le forze lontane o antagoniste dell'Europa si sono quasi sempre ritrovate dentro ideologie reazionarie o localistiche.

Europa con impronte economiche e sociali anche molto diverse al proprio interno derivate non solo da opzioni politiche diverse, ma da differenti storie nazionali.

Un quadro europeo, sintesi perfetta di orientamenti liberali, cattolici, conservatori, socialisti, dentro il quale, pur non in modo omogeneo, possiamo ricavare i due elementi comuni:

- *democrazie parlamentari dal livello locale a quello europeo basate sul principio dell'alternanza di governo*
- *un capitalismo inclusivo basato su una lunghissima fase di crescita economica e che, anche con un'acuta dialettica sociale, ha determinato la nascita ed il consolidamento del welfare state o dello stato sociale.*

Lo storico Tony Judt, feroce critico delle cause della crisi, sostiene nel libro *Guasto è il mondo*, che il welfare ha spostato positivamente *dalla proprietà collettiva alla protezione collettiva* la risposta ai bisogni di sicurezza ed opportunità date alle persone.

La crisi dei nostri anni impatta quindi su questa Europa e su questo lungo processo d'integrazione, mettendone in pericolo non i fondamenti teorici, ma le risultanti che derivano sia dalle politiche nazionali che da quelle europee.

Se rimando ad un mio precedente articolo "Un secolo sull'orlo del precipizio" - NOSTOP n. 71 - le cause della crisi, è però chiaro che l'Europa oggi resterà tale solo se le grandi scelte saranno condivise.

A partire dalla difesa dall'euro. Giudico la moneta unica la barriera e la coesione sociale più formidabile eretta dall'Europa. Altro che Europa dei banchieri o affermazioni buone per divenire slogan usati spesso da opinioni politiche opposte. Da Tremonti, all'estrema destra ad indignati privi di senso della storia.

Così come trovo privo di senso contrapporre un'Europa della moneta e quella dei popoli. Quando l'Italia si unificò, 150 anni fa, esistevano sette diverse valute e 282 tipi di monete metalliche. Il fallimento della lira sarebbe stato quello dell'Italia.

Non dovremmo dimenticare che l'euro nasce pochi anni dopo l'unificazione tedesca e la scelta di Kohl che decise, contraria la Bundesbank sino alle dimissioni del suo presidente, di stabilire il cambio del marco alla pari tra la Germania dell'ovest e dell'est. Una scelta politica, non monetaria.

Non a caso Spinelli mette nel 1941 la moneta come uno dei principi fondanti.

Cosa sarebbe oggi la crisi in ogni stato, in assenza di politiche comuni, se vi fossero ancora 17 monete differenti? Avremmo la divaricazione delle scelte nazionali. Tra politiche monetarie rigide e svalutazioni indomabili sempre preludio di esiti tragici.

Ciampi, che pure è tra gli artefici sia della nascita dell'euro che dell'ingresso dell'Italia, sosteneva che "*alla moneta deve seguire il coordinamento delle politi-*

che economiche, deve nascere un vero mercato comune, devono armonizzarsi le politiche fiscali e di sviluppo". Ma negli anni scorsi paesi come la Francia hanno bocciato una Costituzione, pur fredda e non costruita, sull'altare del panico indotto da un idraulico polacco.
La crisi acutizza problemi che esistevano e che avevamo rimosso e ingiustizie che attraversavano l'Europa e che avevamo nascosto utilizzando anche la leva del debito pubblico. Se pochi anni fa vivere in Europa significava rientrare nella parte ricca del mondo, oggi parte dell'Europa ha indici di ricchezza e crescita inferiori a paesi che ancora (quanta superficialità nei nostri discorsi!) giudichiamo del terzo mondo. Nel 2010 si è invertito il fenomeno migratorio verso Irlanda, Spagna e Portogallo. Sono in numero maggiore quelli che emigrano verso le ex colonie.
Una crescita vicina allo zero, se non già una recessione avviata e debiti pubblici che non sono garantiti non solo dalla follie valutative delle società di rating, ma dagli stessi stati, sono una forbice dentro la quale i paesi rischiano di far saltare non solo i propri conti, ma quel welfare costruito in questi decenni.
Quanto accade in Grecia in questi giorni è insieme drammatico ma chiarissimo. Nessuno ha soluzioni che non abbiano un impatto pesantissimo sulle popolazioni e nessuno sa con certezza se queste soluzioni saranno utili. Né a destra né a sinistra.
Quel che la crisi ci consegna è la divaricazione tra le storie nazionali ed il governo europeo della crisi.
L'euro è un collante insieme simbolico, ma forse ancora l'unico che *costringe* a scelte comuni i paesi.
L'euro così come l'Europa sono la soluzione e non il problema. O meglio, sono la soluzione possibile a fronte di una rottura che aprirebbe un futuro privo di poteri condivisi e darebbe spazio alle antiche ostilità. Penso che siamo di fronte ad un declino storico che attiene ai processi di globalizzazione e redistribuzione della ricchezza che attraversa il mondo. Se dagli anni '80 si è avviata una torsione nella redistribuzione del reddito a vantaggio delle imprese e dei ceti professionali, con la crisi si è avviata una riduzione delle risorse destinate allo stato sociale non più sostenibile attraverso il debito pubblico.
Prima usciremo dalle favole consolatorie che confondono gli effetti della crisi con le sue cause, prima prenderemo coscienza che non è più tempo di trincee senza capire qual è il nemico; prima avremo una politica che abbia lo sguardo alto e lontano, prima adegueremo i nostri strumenti di analisi e le capacità di scelta, prima daremo un ruolo e insieme una speranza all'insieme dell'Europa.
Sosteneva Vittorio Foa che "*la sinistra è sempre stata capace di esprimere la protesta dei poveri, di quelli che non hanno nulla da perdere, ed è stata incapace di rappresentare quelli che hanno qualcosa da perdere*". Non siamo di fronte al determinismo marxista che preannuncia l'ennesimo crollo del capitalismo, ma lo sgretolamento delle conquiste sociali di un secolo.
Si ha la sensazione che le idee si siano fatte piccole e che quelle di cui disponiamo non siano in grado né di rispondere a quanto avviene né di trasmettere fiducia e futuro.
Siamo entrati con lucidità nell'epoca dell'insicurezza. La precarietà generazionale ne è un sintomo. Così come la messa in discussione di diritti che sembravano universali.
Rischiamo di non ricordare che esisteva un passato fatto anche di miseria e fame e di avere, in assenza di un futuro sinonimo di miglioramento, un presente come un "non luogo" della nostra vita dentro cui non si progetta, ma si inseguono le emergenze quasi sempre in arrivo da altri "non luoghi".
Come e da cosa ripartire, stretti tra le nuove compatibilità economiche e una nuova sostenibilità sociale? Si domandava Edmondo Berselli "*un ordine sociale fondato su un'economia regolata dallo stato e temperata dal welfare può riaffiorare nella globalizzazione*?".
Si deve ripartire dall'Europa come spazio della storia comune e di un destino essenziale dentro un mondo globale. Per investire nel futuro si deve investire nelle nuove generazioni e quindi serve un welfare orientato a quello che la società sarà. Dagli enti locali, agli stati nazionali, all'unione europea, ogni luogo sarà soggetto a minori risorse pubbliche e quindi all'obbligo di scegliere e di trovare nuovi equilibri sociali. Ma senza una consapevolezza attiva della criticità non contingente o temporanea della crisi, ogni intervento potrà portare a sfiducia e disillusione verso la politica se non a rivolte date da disperazione. Il confronto tra le ingiustizie di ieri ed un futuro senza punti di certezza rischia di trovare sbocchi politici non prevedibili. Avremmo necessità di analisi e culture politiche che non raffigurino un mondo profondamente cambiato.
Jan Monnet, cattolico fondatore dell'Europa, sosteneva preveggente, negli anni 40 "*L'Europa si farà nelle crisi e sarà la somma delle soluzioni apportate alle crisi*".
Lo scontro in atto negli Stati Uniti è emblematico anche per noi. Obama è accusato dai repubblicani di stare trasformando gli Usa *in uno stato sociale europeo*. Se la destra vincesse negli Usa, le conseguenze anche in Europa sarebbero fortemente disgregatrici per le sue scelte e quindi per la sua unione. Saranno le elezioni negli Stati Uniti che determineranno il baricentro da cui le forze progressiste non potranno prescindere. Come dire che il nostro futuro attende quell'esito.
In ogni situazione esiste una riforma possibile. Ricostruire un pensiero politico che esca dai limiti del passato significa comprendere che bisogna guardare alle esperienze che nel mondo si sono mosse, ora e durante la crisi, contro i vincoli che possono aggravare la condizione delle persone.
Esopo in una favola fa scontrare il Vento e il Sole che si contendono il mantello del viandante. Il Sole rifiuta però il terreno di scontro e della forza e inventa un nuovo terreno vincente, quello del calore.
Penso che di fronte a temi complessi serva spostarci dal puro terreno di forza e saper scegliere, inventandolo, un terreno nuovo, dove poter vincere costruendo soluzioni diverse a problemi diversi.

“Il colpevole silenzio”

di Elisabetta Donati, Università di Torino

I rischi di maltrattamento sono molto alti per le persone anziane e le donne nello specifico: sono il risultato di una complessa interazione fra aspetti individuali, relazionali, sociali, culturali ed ambientali.

Un recente articolo del New York Times[1] evidenziava come il fenomeno della violenza contro le donne nei paesi Scandinavi, generalmente noti come stati egualitari, ai primi posti nelle classifiche mondiali sull’eguaglianza di genere, sia diffuso e presenti le stesse caratteristiche delle società più squilibrate: rimane un tabù, scarsamente denunciato, che si nasconde fra antichi pregiudizi sulle prerogative maschili e nuove consapevolezze dell’emancipazione femminile.
Sappiamo bene, anche per l’esperienza del nostro Paese, come il tema della violenza di genere abbia trovato adeguate attenzioni solo in tempi recenti, sia sul piano teorico sia su quello delle politiche pubbliche di contrasto. Se da un lato numerose ricerche, finanziate anche da organismi comunitari e piani nazionali, ci consentono oggi di fare chiarezza sui soggetti coinvolti, le responsabilità dei contesti sociali, politici e culturali in cui identità, relazioni e ruoli maschili e femminili si definiscono lungo linee di reciprocità ma su un terreno di squilibri e diseguaglianze[2], dall’altro i processi di modernizzazione delle nostre società modificano lo scenario entro cui le relazioni di genere si definiscono.
Il processo di invecchiamento sociale è uno degli aspetti che stanno trasformando il nostro paese e le nostre esistenze, con caratteristiche che hanno ripercussioni molto diverse fra i generi ed entro lo stesso genere, fra coorti di età e fasi della vita: aumento della popolazione anziana e prolungamento della dipendenza, riduzione dell’ampiezza e della forza delle reti familiari e scarso sostegno pubblico. Le donne oggi anziane sono un mondo molto variegato e differenziato[3]: donne che hanno trascorso la loro esistenza orientate da modelli di una società patriarcale e pratiche di innovazione conseguenti alla rivoluzione femminista. Il loro processo di invecchiamento le espone ad una sorta di “doppia vulnerabilità”[4] in cui il fattore età ed il genere agiscono da amplificatori di fattori di debolezza e da catalizzatori di forme di violenza sia simbolica che reale.
È quanto sta emergendo in numerose ricerche a livello internazionale, come quella dell’Organizzazione Mondiale della Sanità[5], e da specifici progetti dei **Programmi Daphne** dell’Unione Europea che vogliono richiamare l’attenzione di tutti gli stati sui rischi di abusi, maltrattamenti e violenze connessi al processo di invecchiamento e alle conseguenze specifiche per donne e uomini in relazione ai differenti ruoli che hanno avuto nel corso della loro vita.
La definizione di abuso e maltrattamento, proposta dall’OMS (2002) è la seguente: ***Un’azione singola o ripetuta o mancanza di cure appropriate che avvengono in una relazione nella quale vi è un’aspettativa di fiducia e che causa ferite, sofferenze e stress nella persona anziana. Può assumere varie forme: abusi fisici, mentali, psicologici, sessuali, economici e finanziari.***
Secondo i dati disponibili, le vittime di abusi psicologici sono in Europa circa 20 milioni di persone anziane, di abusi di carattere economico-finanziario circa 6 milioni, di abusi fisici 4 milioni, di abusi sessuali un milione.

“Il colpevole silenzio” è il titolo di un recente convegno organizzato da Auser Regione Lombardia per la presentazione di una ricerca curata da Elisabetta Donati e Pina Madami e pubblicata nella collana AuserBiblioteca, novembre 2011. Vedi articolo seguente.

1 K. Bennhold, A Silent Shame in Norway , The New York Times, November 21, 2011
2 F. Balsamo (a cura di), World Wide Women. Globalizzazione, Generi, Linguaggi, Volume 2, Selected Papers, CIRSDe, Università degli Studi di Torino, 2011
3 Ministero per le Pari Opportunità, Come cambia la vita delle donne, Istat, 2004
4 S. Stefanizzi, V. Verdolini: La doppia vulnerabilità delle donne anziane, in Auserbiblioteca, Contro la violenza a tutte le età, 2010
5 WHO, Europe: European Report on preventing Elder Maltreatment, Regional Office for Europe, 2011

I rischi di maltrattamento sono molto alti per le persone anziane e le donne nello specifico: sono il risultato di una complessa interazione fra aspetti individuali, relazionali, sociali, culturali ed ambientali. Tuttavia, l'esatta entità del fenomeno è ancora largamente occulta e con scarsa eco nel dibattito sociale.
Per diversi aspetti le donne italiane, anche molto anziane, risultano attive nella rete familiare, centrali nei flussi di scambio fra le generazioni, presenti nelle attività di volontariato, tratteggiando i contorni di un'età anziana più disponibile a fornire piuttosto che a ricevere aiuto; per altri si trovano a fronteggiare una scarsità di offerte di cura quando ne hanno bisogno[6]. La maggioranza delle donne italiane fra i 65 e i 69 anni di età vivono con il marito (63%), ma 5 anni più tardi sono prevalentemente vedove: il 77% delle over 80 sono vedove che vivono da sole, o con fratelli e sorelle o in forma di ri-coabitazione con uno dei figli (generalmente una figlia). Sono mediamente poco scolarizzate, caratteristica che non sarà prevalente in coloro che saranno in quelle classi di età fra vent'anni; hanno aspettative di vita maggiori ma anche più anni di vita afflitti da disabilità rispetto agli uomini (5 anni con gravi disabilità rispetto ai 2 degli uomini). Presentano un reddito molto più basso di quello degli uomini; inoltre le abitazioni delle donne anziane italiane sono molto modeste e spesso più insoddisfacenti di quelle degli uomini anziani.
Perché, come scrivono Sgritta e Deriu, in un'indagine su un campione rappresentativo della popolazione italiana,[7] "*non si riesce a venire a capo delle violenze rivolte alle persone anziane*?". Essenzialmente perché si tratta di aspetti legati alla vita quotidiana, a situazione ordinarie, in famiglia e quindi rientrano in quella sfera del privato che solo la ricerca delle donne ha saputo svelare come non estraneo alle regole sociali.
In Italia non disponiamo ancora di una quadro preciso del fenomeno della violenza contro le persone anziane e le donne nello specifico: solo l'ultima indagine Istat rompe la consuetudine di legare rischiosità a giovane età con un'estensione del campione a donne fino a 70 anni di età, nell'indagine del 2006 (che andrebbe ulteriormente ampliato). Tuttavia vi sono diverse fonti indirette, di natura istituzionale e provenienti dal patrimonio dell'associazionismo femminile (centri anti violenza e Casa delle donne), che delineano il fenomeno come diffuso e in continua espansione (condotte attive ma anche omissive) in relazione a diverse cause e plurime variabili. Limitazioni, maltrattamenti e forme di esclusione nelle condizione di vita femminile anziana trovano molti silenzi e reticenze nella rappresentazione sociale e nelle culture professionali ancora intrise di stereotipi di genere, di pregiudizi sulla vecchiaia e, data la scarsità di risorse pubbliche, di forti obbligazioni familiari. Un "humus" sociale che tuttavia non si presenta uguale per tutte le donne anziane: differenti fasce d'età, differenti condizioni di salute, differenti capitali sociali e coscienze di genere conferiscono alla doppia vulnerabilità femminile in età anziana forme e modalità di manifestazione spesso diversi, difficilmente omologabili, non sempre accorpabili nelle medesime strategie di mitigazione dei rischi.
In un recente documento europeo di Raccomandazioni per la prevenzione degli abusi nei confronti delle persone anziane[8] si trovano **55 buone prassi**, selezionate con criteri rigidi, in cui sono elencate diverse azioni:

Educazione e formazione
Strumenti per migliorare qualità degli interventi
Aspetti legislativi
Misure di politiche sociali
Azioni per l'empowerment e la partecipazione
Sviluppo di network
Promozione consapevolezza pubblica

Ben vengano allora progetti di ricerca e azione come quello che vede impegnata una grande associazione di volontariato come Auser Regione Lombardia, insieme a diversi partner nazionali ed europei, per concorrere a promuovere una cultura che garantisca piena cittadinanza anche nelle età della fragilità, sforzandosi di dare parola alle capacità delle donne di mettersi in gioco e di agire come soggetti consapevoli della propria vulnerabilità, e capaci di un'etica della responsabilità e della cura.

Elisabetta Donati, sociologa e ricercatrice. Laureata all'Università di Trento. Insegna Sociologia della Famiglia all'Università degli studi di Torino, Facoltà di Scienze Politiche. L'attività di ricerca approfondisce, attraverso la prospettiva teorica del corso di vita, le scelte professionali e formative degli individui, le transizioni lavorative, le interdipendenze fra ruoli familiari e lavorativi e le relazioni intergenerazionali. Dal 1993 è responsabile dell'area Ricerche della società Pari e Dispari, un'impresa femminile leader nella progettazione di azioni positive e interventi di gender mainstreaming, di indagini per la sperimentazione di politiche di conciliazione dei tempi di vita, di ricognizioni degli studi internazionali sul fenomeno dell'invecchiamento. È stata presidente della Commissione Pari Opportunità del Comune di Brescia.
Ha coordinato un centro studi sul mondo giovanile ed è componente del comitato tecnico-scientifico dell'Archivio Storico della Camera del Lavoro di Brescia. È presidente di un consultorio familiare accreditato. Ha pubblicato nel 2008, per F. Angeli, un saggio sulle transizioni nelle età adulte "Nuovi cinquantenni e secondi cinquant'anni. Donne e uomini adulti in transizione verso nuove età" (con L. Abburrà) e nel 2010 e nel 2011, nella collana Auserbiblioteca, i risultati di due ricerche sul fenomeno della violenza contro le donne anziane. In corso di pubblicazione, per il Mulino, un saggio sulle generazioni e scambi familiari (in collaborazione con M. Naldini).

Suoi articoli su NOSTOP nr. 53, 61, 69

6 Pari e Dispari: Più utili che anziane. Per una nuova idea di età, Annuario n. 7, F. Angeli, 2001
7 Si tratta di una indagine conoscitiva condotta su oltre 600 individui di età compresa fra i 69 ed i 97 anni, promossa dalla Federazione nazionale pensionati della Cisl e affidata al Dipartimento di Scienze Demografiche dell'Università di Roma. I risultati sono raccolti nel volume curato da G. B. Sgritta e F. Deriu, dal titolo: La violenza occulta. Violenze, abusi e maltrattamenti contro le persone anziane, Ed. Lavoro 2009.
8 Preventelderabuse.eu: The European reference Framework Online for the Prevention of Elder Abuse and Neglet, Background, Good Practices and Recommendations, 2011

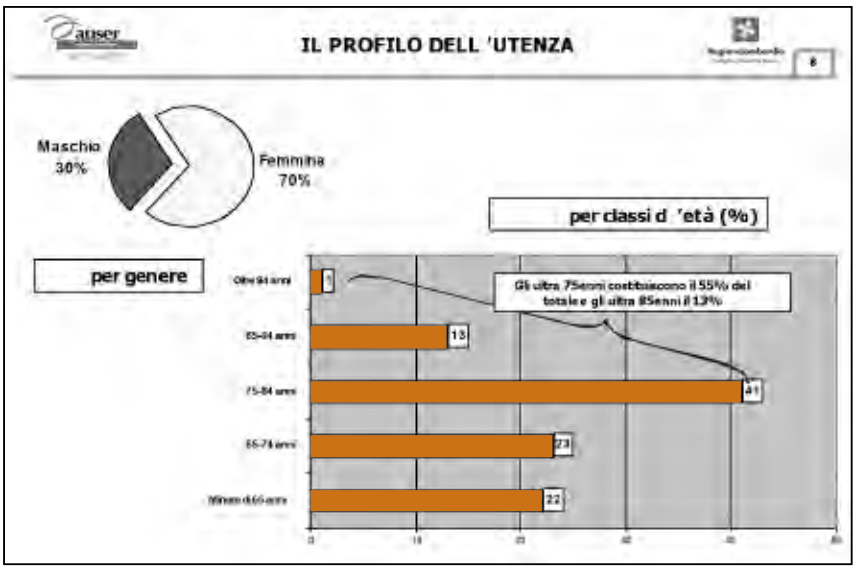
Contro le violenze *nei confronti* delle donne anziane

STOP VI.E.W.
Stop Violence Against Elderly Women

di Rino Campioni e Rosa Romano, Vice Presidente e Direttore Auser Regionale Lombardia

Il progetto **STOP VI.E.W - Stop alla violenza nei confronti delle donne anziane** è un progetto triennale promosso da Auser Regionale Lombardia e finanziato dal Programma europeo DAPHNE (finanziamenti contro la violenza nei confronti di donne, giovani e bambini) per affrontare, all'interno di un gruppo di partner europei, il fenomeno delle violenze contro le donne anziane over 65. Milioni di donne di tutte le età e classi sociali subiscono ogni giorno **abusi di tipo sessuale, fisico, psicologico ed economico** che si consumano non solo in contesti esterni ma soprattutto in ambito domestico ad opera di partner, familiari e conoscenti. Tra queste, molte sono **donne anziane** che, a causa della loro **maggiore dipendenza e fragilità individuale e sociale**, sono sempre più esposte ai rischi di maltrattamento e negligenza, ricatto e abbandono, insicurezza e costrizione, sia in famiglia sia nelle strutture di ricovero.
Il tema è di grande complessità e delicatezza: gli abusi contro le donne anziane costituiscono ancora un tabù sociale e culturale all'interno di un "colpevole silenzio" che facilmente avvolge la violenza contro le donne, ancor di più se anziane.

Sono violenze e maltrattamenti fisici e morali, abusi economici, truffe, raggiri: fenomeni ancora poco indagati nonostante studi a livello internazionale confermino la loro significativa crescita all'interno delle nostre società. Occorre **portare alla luce** queste realtà, le motivazioni che ne stanno alla base e le pesanti conseguenze che producono. Occorre che le donne anziane trovino nelle altre donne e nelle **reti di solidarietà** un sostegno più adeguato per **uscire dalla solitudine, dalla paura e dall'impotenza**. Occorre che le organizzazioni sociali e le istituzioni si assumano nuove responsabilità e mettano in campo **misure più efficaci di tutela e protezione** che prevengano e contrastino le violenza contro le donne anziane. Questi sono gli obiettivi che il progetto STOP VI.E.W si propone di realizzare attraverso un lavoro in rete tra organizzazioni sociali diversamente impegnate in servizi rivolti alle donne, alle persone anziane e alle famiglie ed un interessante scambio tra partner italiani ed europei che sono enti radicati sul territorio, rappresentati a livello regionale e nazionale, con una forte presenza sociale e una capacità di gestione di iniziative a supporto della popolazione anziana: AUSER Regionale Lombardia (ente capofila) e REGIONE Lombardia (Direzione Famiglia, Conciliazione, Integrazione e Solidarietà Sociale) in Italia, ANJAF in Portogallo, UNAF in Spagna, ZDUS in Slovenia, CNIDFF in Francia BGRF in Bulgaria.
Per Auser Regionale Lombardia l'attenzione al tema della violenza alle donne anziane inizia nel 2010 con un progetto a carattere nazionale che trova oggi la sua continuità in questa opportunità che permetterà di ampliare il campo di osservazione e di intervento. La diffusa rete di telefonia sociale **Filo d'Argento** che Auser organizza a livello territoriale, la numerosità dei servizi erogati a livello locale rappresentano un grande potenziale per raccogliere ed osservare bisogni, accogliere richieste di ascolto e aiuto espresse dalle persone anziane, tra cui le donne sono la gran parte.
I **dati di genere** sull'utenza sono evidenti: il 70% delle persone che si rivolgono al Filo d'Argento sono donne e la loro distribuzione nelle diverse classi di età rispecchia tutte le problematiche sociali, economiche e culturali insite nell'invecchiamento della popolazione:



Poche sono le segnalazioni telefoniche dirette che denunciano o ammettono violenze e abusi, ma molte e in aumento sono le sollecitazioni ai volontari e volontarie che osservano l'aumento di rischi, di casi e richieste di aiuto non facili da esprimere, da raccontare, da far trapelare all'esterno della propria quotidianità e dimensione privata. Questi dati di realtà, uniti all'attenzione che Auser regionale pone nella promozione di una cultura e prassi della solidarietà come forma di cittadinanza attiva e responsabile rendono il progetto una vera opportunità di conoscenza e intervento.

Gli **obiettivi generali** che si perseguono sono diversi e costruiti su passaggi e fasi di lavoro condivise a livello europeo: stimolare maggiore attenzione e sensibilità

al problema; rendere evidenti le cause e le conseguenze sia per le vittime a cui non è garantita tutela adeguata, sia per la comunità che ne paga i costi economici e sociali; dare voce all'esperienza delle donne anziane affinché siano sempre più consapevoli dei propri bisogni e diritti; sollecitare le istituzioni e le reti sociali ad assumersi responsabilità, sviluppando iniziative di tutela e di prevenzione, costruendo un'azione di tipo integrato, basata sulla messa in comune di conoscenze, risorse e competenze.

La realizzazione della **ricerca** (nazionale ed europea) sul fenomeno ci ha permesso di avviare una grande sensibilizzazione in tutto il territorio regionale, di incontrare associazioni, istituzioni, enti locali, operatori dei diversi servizi socio-sanitari-assistenziali e di tracciare il percorso concreto di formazione degli operatori (di

Auser e dei diversi ambiti coinvolti) e di sperimentazione sul campo di ciò che il progetto prevede. Un progetto complesso, quindi, ma che necessariamente dovrà ricercare apertura e collaborazione con altri soggetti, con altre esperienze e realtà di impegno.

La **formazione, la sensibilizzazione e le azioni sul campo** previste individueranno servizi e contesti locali in cui sperimentare un intervento mirato alle donne anziane più esposte a situazioni di violenza, rischio e disagio. Un impegno per Auser Regionale, un impegno per noi tutti.

Per informazioni e documentazione:
www.auser.lombardia.it -
clara.bassanini@auser.lombardia.it

E se provassimo (donne e uomini) a riordinare il mondo come si riordina una casa?

Invito alla scoperta del pensiero di Ina Praetorius

di Silvia Motta

"Gli esseri umani sono capaci di creare qualcosa di nuovo, così come lo sono le madri quando mettono al mondo un nuovo essere che prima non esisteva. Ma non ci è dato di decidere liberamente o addirittura di pianificare quale sarà il divenire di quelle azioni o di quel nuovo essere, poiché ogni essere e ogni azione incontrano inevitabilmente una rete di altre libertà, già esistenti e diverse dalla propria, che vorranno sostenere o abbandonare "il nuovo", vorranno integrarlo o trasformarlo" (Ina Praetorius)

Ho scoperto Ina Praetorius in ritardo. E il suo pensiero è stato per me come una rivelazione. Non perché dica cose inaudite: anzi, quei pensieri in qualche parte di me c'erano, ma non li avevo mai portati alla coscienza con chiarezza, o forse non avevo il coraggio di dargli valore.

Io ho incontrato la prima volta Ina Praetorius - grande pensatrice, dottora in teologia protestante, autrice di numerosi saggi, articoli e libri, madre e casalinga - un paio di anni fa, ad un incontro in occasione della Fiera "Fa' la cosa giusta". Ma la Libreria delle donne di Milano l'aveva già proposta sulla rivista Via Dogana fin dal 2002. E adesso, il 26 gennaio 2012, ho avuto il grande piacere di incontrarla di nuovo e di presentarla proprio alla Libreria delle donne a Milano.

L'occasione era la pubblicazione del suo libro *Penelope a Davos, idee femministe per un'economia globale* (Quaderni di Via Dogana, Libreria delle donne di Milano, euro 9). Titolo magnifico, che già preannuncia una rivoluzione del pensiero e che è già un programma d'azione.

Penelope a Davos è tutto attraversato dall'invito/esortazione a sviluppare un pensiero post-patriarcale.

Impresa per niente semplice, perché impone, come avviene per ogni processo di vera innovazione, di fare un'operazione di "destrutturazione" dell'esistente, cioè di smontare - come si smonta un Lego - quel che ci troviamo davanti e diamo per scontato, per poi "ristrutturare" rimontare e arrivare ad una forma nuova.

Ed è quello che Ina Praetorius fa.

Difatti lei smonta, potremmo dire "disfa" come faceva Penelope, quella costruzione culturale, simbolica e economica dentro cui siamo immersi, che abbiamo storicamente ereditato e intorno alla quale si è prodotto quello che lei definisce un vero e proprio «errore del pensiero».

Errore del pensiero che ha, come dice lei, «infinite conseguenze», non solo nell'organizzazione sociale ed economica che si è andata via via costruendo, ma anche nella nostra stessa percezione della realtà/del mondo.

Qual è questo errore del pensiero?

È quello che deriva dall'aver rimosso/dimenticato ciò che attiene la nostra nascita, «l'oblio della nascita». È dimenticare che tutti nasciamo da donna, che dalla nascita fino alla morte siamo creature dipendenti, seppure con diversi gradi di dipendenza nelle varie fasi della vita.

Nel capitolo "Seguire le tracce della dipendenza" Ina ce lo ricorda: «Con una probabilità che sfiora la certezza, tutti gli esseri umani sono stati partoriti. Tutte e tutti sono uscite o usciti dal grembo di un altro essere umano, a cui ciascuno attribuisce nella propria lingua, appena è in grado di parlare, il nome di "madre". L'essere partoriti ci segna per tutta la vita: siamo dipendenti, abbiamo bisogno dell'altra o dell'altro». E sintetizza: «Tutti abbiamo bisogno di aria e amore».

Quindi, il punto di partenza per sviluppare un pensiero post-patriarcale è «ripensare tutto a partire dall'inizio/dalla nascita» e, con questo nuovo sguardo, propone una nuova antropologia, l'antropologia della natalità: «gli esseri umani, quando entrano in questo mondo partoriti da donna, fin dall'inizio non sono adulti e indipendenti».

La rimozione di come veniamo al mondo e di come siamo nel mondo, se da un lato è servita a sfuggire il tema inquietante della dipendenza e, in particolare per i maschi, è servita a sfuggire il tema forse terrorizzante di essere nati da donna, dall'altra ha avuto, quale conseguenza, quella di dar vita ad un ordinamento sociale ed economico che è quello in cui tuttora siamo immersi.

Cioè un ordinamento basato sulla bipartizione del mondo in due sfere:

- quella "superiore", maschile, dove storicamente si sono situate la teologia, le scienze, le arti, la cultura e, da un certo punto in poi, l'economia e la finanza;
- quella "inferiore", muta, femminile, il domestico, il luogo delle relazioni e della cura.

L'universo patriarcale ha posto al centro dell'economia il mercato, cioè il luogo dove si scambiano quelle che Ina chiama «le merci in eccesso», cioè quelle che vanno oltre i bisogni primari (e dove la merce scambiata è diventata sempre di più il denaro, vedi la crisi che stiamo attraversando).

Per contro, tutto ciò di cui abbiamo bisogno per vivere (al di là di ciò che viene venduto/scambiato) è invece collocato nella sfera inferiore, la sfera extra-economica.

Di fatti, secondo i criteri dell'economia così concepita, l'allevamento dei figli, la cura delle persone, tutto ciò che ci fa vivere e ci tiene in relazione non ha valore e diventa invisibile (ovviamente fin quando non entra nel circuito del mercato, vedi badanti, infermiere/i ecc.)
È a partire da questa riflessione sulla bipartizione (che si è riprodotta nell'economia) che Ina ci propone di ripensare all'economia, di ridefinirla nella sua funzione, nei suoi scopi, nella sua organizzazione.
Ina in sostanza ci dice: riordiniamo le cose, mettiamole nell'ordine giusto. «Nel momento stesso in cui l'economia pensa gli esseri umani a partire dalla natalità, e dunque in quanto creature in perenne dipendenza, questa economia riporta al centro il valore primario della matrice e l'ambiente domestico quale luogo primario di cura della vita».
Dunque non sarà il progresso tecnico o tecnologico a rimettere in ordine le cose e neanche un "governo delle donne" (cioè quello che si può fantasticare come un rovesciamento) se lo schema di riferimento rimane immutato, se non infrangiamo questa bipartizione.
Anzi, Ina Praetorius dice di più: ci dice di guardare al sapere e alla conoscenza che si produce nell'ambiente domestico per rifondare non solo l'economia, ma l'intera convivenza umana (i problemi dell'ambiente per esempio).
In un suo altro scritto del 2009, dal titolo *Economia della natalità. Ovvero: riordinare il mondo come si riordina una casa* c'è una bella sequenza di domande che lei rivolgerebbe al CEO, al magnifico presidente di una società, ai "grandi" dell'economia e della finanza:

- «Si rende davvero conto il CEO che non potrà sopravvivere neanche un momento senza l'aria?
- Si rende conto di che cosa deve concretamente a sua madre?
- Perché questi dati economici fondamentali non sono nominati nei suoi discorsi?»

Da questo punto di vista, Ina Praetorius fa una critica fortissima anche al femminismo paritario: «alle donne che si limitano a chiedere all'interno del sistema patriarcale è sfuggito che la disparità è parte integrante di un ordine simbolico che si basa su una supposta indipendenza dell'essere umano escludendo la "matrice"».
E in un altro punto: «La parità è, per così dire, solo il biglietto d'ingresso per accedere a ciò che sta a monte, ossia la riconfigurazione dell'insieme al di là, anzi al di qua dell'ordine patriarcale in via di sparizione». E ancora: «Questo ordine doveva necessariamente fallire e questo è oggi sotto i nostri occhi: crisi dell'economia, crisi dell'ambiente».
Dunque il punto fondamentale è scardinare a livello simbolico e concreto la bipartizione, in altre parole agire politicamente.
Ina non si tira indietro, come appare proprio nella vicenda raccontata in Penelope a Davos.
Cosa ci fa Penelope, questa figura letteraria, simbolo della moglie fedele che sta ad aspettare pazientemente il marito, in un consesso come quello di Davos, dove ogni anno si riuniscono i big dell'economia e della finanza?
Ecco come Ina ci racconta questa sua "fantasia", «impensabile per coloro che sanno come vanno le cose a Davos», ma che lei, con tutta semplicità, si autorizza («la mia fantasia è libera di immaginarla»).
«Ho incontrato Penelope nel 2006, quando per la seconda volta ho partecipato in qualità di osservatrice critica all'Open Forum, la sezione pubblica del Forum mondiale di Davos. All'improvviso, tra banchieri spocchiosi, militanti del movimento antiglobale in stato d'ansia e l'assordante rumore degli elicotteri è apparsa la regina di Itaca, circondata dalle persone più ricche e potenti del XXI secolo».
Penelope è lì, nella hall super sorvegliata del Centro congressi, con il suo telaio. E tesse e disfa, mentre Ina ci spiega il senso del suo gesto: «Potremmo tessere e disfare la tela, tessere e disfare, tessere e disfare, in silenzio e senza commenti. Dopo di che, potremmo forse intessere un dialogo con questi *global players* carichi di milioni, ormai noti semplicemente come 'quelli di Davos': un dialogo serio, senza alcun cinismo, per parlare del senso che ha tutto questo. Per interrogarci cosa sia realmente la vita e per quale motivo valga la pena di partecipare al vertice. Potremmo parlare della fragile trama, del complicato testo che è il mondo, della necessità di disfare con cautela i modelli troppo semplici per tesserne di migliori. Banchieri e manager, cinesi, indiani, americani, personaggi di spicco e miliardari provenienti da ogni parte del mondo – tutti, forse, si fermerebbero prima o dopo a guardare, a stupirsi, ad ascoltare».
Un gesto di rottura dunque, dove Penelope, reinterpretata alla luce di una visione post-patriarcale, afferma il suo desiderio e la sua volontà.
Il desiderio di non lasciare la casa, forse, perché questo è/può essere, anche nel 2012, un desiderio "vero", non imposto dal patriarcato se scelto con consapevolezza. Ma soprattutto afferma la sua volontà di "esserci", di dire la sua su tutto, di aprire il confronto e interloquire con chi sembra avere in mano i destini del mondo e può sembrare irraggiungibile.
Il tema dell'attesa, sempre in qualche misura presente quando si pensa a Penelope, ritorna anche nella figura immaginata da Ina Praetorius.
Ma in questo caso Penelope è soprattutto una donna che "si aspetta" «il ritorno di un uomo cambiato».

Il libro può essere acquistato presso la Libreria delle donne di Milano, via Pietro Calvi 29, tel 02 70006265. Oppure richiesto a info@libreriadelledonne.it

Silvia Motta
Sociologa, madre di due gemelli, svolge attività di ricerca e di consulenza aziendale.
Sin dagli anni '70 nel movimento delle donne, collabora da tempo con il Gruppo Lavoro della Libreria delle donne di Milano. Con questo gruppo ha pubblicato "Parole che le donne usano nel mondo del lavoro", "Il doppio sì" e il Manifesto "Immagina che il lavoro" (Quaderni di Via Dogana- Libreria delle donne).

Se non ora quando?
Indietro non si torna

di Ilaria Cova, Coordinatrice Regionale Donne Partito Democratico Lombardia

A distanza di un anno dal 13 febbraio scorso, quando milioni di donne e uomini scesero in piazza per gridare il loro sdegno, l'avventura continua.
E per continuare è bene ricordare il senso profondo di quella magnifica giornata dove accadde qualcosa che in Italia non si era mai visto.
Mai, infatti, era accaduto che contemporaneamente si riempissero le piazze di oltre 200 città da nord a sud e che in 32 capitali o metropoli del mondo manifestassero le comunità italiane.
Ma è ancora più stupefacente che questa grande mobilitazione avesse una forte connotazione popolare e fosse stata ispirata e diretta da donne.
Abbiamo condiviso un sentimento profondo di vergogna, di rabbia, di frustrazione, ma anche le aspettative, i desideri, le speranze presenti in molti italiani e che spesso le forme esistenti ritualizzate della dialettica politica non riescono a far esprimere.
Le donne hanno atteso per molto tempo che gli uomini, che detengono tutte le leve del potere, dicessero e facessero qualcosa per mettere fine al degrado dell'etica pubblica. In assenza di una risposta hanno deciso che non si poteva più attendere e che toccava a loro stesse affermare la propria dignità e pretendere il rispetto, violato, di tutte le donne.
Abbiamo quindi chiesto dignità e rispetto per i nostri corpi e la loro rappresentazione pubblica che spesso è fuorviante, perché la mercificazione del corpo femminile, ostentata da un uomo ai vertici dello Stato, era il segno di un degrado sociale, civile, morale dell'intera nazione.
Abbiamo inteso porre la relazione con gli uomini sul piano del reciproco riconoscimento tra pari, perché le donne oggi in Italia sono e si sentono uguali nella loro differenza e non vogliono più rimanere in una condizione di minorità. Lo abbiamo detto a chiare lettere e lo pretenderemo.
Il movimento delle donne ha messo in evidenza il nesso tra i comportamenti eclatanti del Premier e le drammatiche condizioni di vita delle donne italiane ed ha dunque proposto di stipulare un patto finalmente paritario per innovare radicalmente le strutture sociali ed economiche, costruire un welfare anche a misura di donne, contrastare il declino economico e culturale dell'Italia.

Mai più contro le Donne
Mai più senza le Donne

La crisi è andata avanti a ritmo vertiginoso, accelerata dall'incapacità del Governo Berlusconi di proporre le riforme necessarie e dalla contestuale perdita di credibilità internazionale che ha, di fatto, relegato il nostro Paese in un angolo dello scacchiere europeo, in antitesi con il ruolo che l'Italia ha sempre avuto come co-fondatrice dell'Unione Europea.
Con il positivo cambio di scenario e l'avvento del Governo Monti, che offre un'immagine dignitosa del nostro Paese e fa recuperare all'Italia la credibilità sui mercati e dentro la comunità internazionale, tuttavia i problemi che affliggono l'esistenza delle donne restano tutti sul tappeto.
La crisi ha peggiorato le condizioni di vita delle donne, soprattutto delle giovani che vivono una realtà sempre più precaria nel lavoro e nelle scelte di vita e che restringe i loro spazi di libertà e rischia di creare nuove emarginazioni e sudditanze.
Per questo motivo anche lo scorso 11 dicembre in molte città italiane le donne di "Se non ora quando?" sono di nuovo scese in pizza per affermare che è fortemente ingiusto che i costi della crisi siano pagati così pesantemente dalle donne.
Quindi, sebbene siamo alla presenza di nuovo scenario politico, non vengono meno le ragioni di una presa di posizione ed una mobilitazione forte delle donne.
La manovra Monti ha alzato l'età della pensione delle donne senza riequilibrare le responsabilità nel lavoro di cura: ciò è miope e ingiusto. Lascia tutte le responsabilità e i costi sulle spalle delle donne, delle più vecchie come delle più giovani.
E per dare continuità al lavoro iniziato a Siena sull'agenda delle donne per il Paese, "Se non ora quando?" fissa i prossimi appuntamenti e gli obiettivi.
Innanzitutto, il 3 e 4 marzo a Bologna si parlerà di lavoro, precarietà e welfare nel seminario dal titolo: "Vite, lavoro, non lavoro delle donne" perché i dati sull'occupazione femminile sono allarmanti.
Infatti, nel 2010, la disoccupazione è

stata del 7,4% (era del 3,4% nel 2008, prima della crisi finanziaria mondiale), nel 2011 è salita all'8%. Di questa, quasi il 30% colpisce i giovani e in particolare le giovani donne.
Il tasso di occupazione in Italia è del 57% e per le donne al 41%, un dato drammatico che colloca l'Italia nelle graduatorie appena prima di Malta.
Fra il 2008 e il 2009, circa 800.000 donne in Italia hanno dichiarato di essere state licenziate o messe in condizione di doversi dimettere nel corso della loro vita professionale, in seguito alla nascita di un figlio.
Lavorare o diventare madre: è la difficile scelta che le donne devono affrontare sempre più di frequente.
Le carenze del welfare sono spaventose.
A parità di condizioni, le donne in Italia sono più precarie, meno pagate e inquadrate a livelli inferiori rispetto ai loro colleghi uomini.
Il baratro inghiotte almeno un'intera generazione di giovani donne che oggi sono senza alcuna prospettiva stabile.
L'obiettivo è elaborare, insieme a tutte le donne presenti, delle proposte politiche precise per cambiare rotta.
Nel frattempo SNOQ sta chiedendo a gran voce al Governo, il ripristino della legge che vieta le dimissioni in bianco. Quella delle dimissioni in bianco è una pratica incivile che si ritorce soprattutto contro le donne e la maternità. È un fenomeno che va stroncato con urgenza attraverso il ripristino della legge cancellata dal ministro Sacconi con il totale assenso di PDL e Lega. I dati sconcertanti forniti dall'Istat e dai sindacati parlano di 2 milioni di lavoratori colpiti complessivamente, il 15 per cento di coloro che godono di un contratto a tempo indeterminato. Si tratta inoltre di una piaga che discrimina di più le donne ed è questo il momento di intervenire con urgenza.
Inoltre SNOQ sta chiedendo con forza al Governo il riconoscimento della maternità come valore sociale e diritto da sostenere, che significa porre in essere politiche di condivisione e sostegno tra donne e uomini nelle responsabilità familiari e l'introduzione del congedo di paternità obbligatorio. Chiede, altresì, la riforma del welfare che sappia riconoscere le differenze di genere e che investa in esse per superare discriminazioni e diseguaglianze.
Il 14 aprile prossimo sarà Milano, invece, ad ospitare un seminario di SNOQ dedicato al tema della rappresentanza e democrazia paritaria.
Benché in occasione dell'ultima tornata di elezioni amministrative si sia centrato l'obiettivo delle giunte paritarie nei comuni di Milano, Bologna, Torino, Cagliari e Trieste, tuttavia va segnalato che le elette nei consigli comunali restano ben al di sotto il 50%.

Per quanto concerne poi i dati riguardanti il Parlamento italiano, nel confronto con i paesi Ue, la rappresentanza parlamentare delle donne italiane risulta molto modesta. Se rapportata alle equivalenti rappresentanze nazionali comunitarie, la quota di deputate elette in Italia alla Camera, si colloca ampiamente al di sotto delle percentuali dei paesi nordici ed anche della Spagna (tutte superiori al 36%).
Questi dati c'inducono ad una riflessione molto profonda sui processi culturali e politici in atto e, dato il dibattito attuale sulle riforme elettorali, per individuare gli strumenti giuridici più adatti per garantire la democrazia paritaria.
Insomma indietro non si torna! Secondo lo slogan dell'11 dicembre: "Mai più contro le donne, mai più senza le donne".

Equilibrio *instabile*

di Nadia Ferracini, Segretaria Regionale Filt-Cgil Lombardia

Primi giorni di febbraio. È benefico il tepore del riscaldamento che fortunatamente nel passante Treviglio Varese funziona. Il treno è in costante ritardo, non mi spiace oggi, il panorama imbiancato dalla copiosa nevicata dà pace, lentamente si stempera il gelo che oramai è nelle ossa.
Neve, freddo, gelo mi riportano alla realtà italiana, alla nostra stabilità precaria, dove tutti siamo equilibristi che a fatica arrancano per non scivolare, ma è difficile rimanere in piedi.
È sera, strade e marciapiedi sono lastre di ghiaccio che ammiccano di un luccichio traditore.
La precarietà è ora nel rientro verso casa, a passi lenti, cauti, col gelo che fa da padrone. Il pensiero corre alla Stazione Centrale, ai tre lavoratori che nella notte dell'8 dicembre sono saliti sulla Torre Faro, rimanendoci accampati per lunghissimo tempo.
La ragione, quella di sempre in questi ultimi anni. La difesa del posto di lavoro, una vertenza oggi conosciuta come "i treni notte", che vede coinvolti sul territorio nazionale ottocento tra lavoratrici e lavoratori e, in questo caso, il richiamo alla possibilità di viaggiare attraverso una continuità di collegamenti diretti tra nord e sud con un costo meno proibitivo dell'alta velocità. O ancora, il caso delle oltre trecento lavoratrici dell'Omsa di Faenza che hanno perso il lavoro non per le ricadute della crisi ma per una scelta aziendale di delocalizzazione mirata unicamente ad un maggiore profitto.
Il lavoro, il dramma di perderlo, le conseguenze che comporta sulla vita emotiva e sociale di ognuno di noi.
Non riesco ad immaginarlo, posso solo lontanamente percepire la lacerazione che ne deriverebbe, l'impotenza, la rabbia.
Le rilevazioni Istat sono devastanti, la tenuta sociale attraverso gli ammortizzatori ha avuto in questo biennio un'esponenzialità preoccupante; circa 2.700.000 sono oggi i lavoratori precari senza alcuna copertura sociale, nella maggior parte dei casi giovani e donne.
E sono ancora le donne che, secondo i dati Istat, guadagnano percentualmente meno dei colleghi maschi, le stesse donne che, tenuto conto dell'attività professionale e di cura, lavorano in media 75 minuti al giorno più degli uomini.
Donne inattive, donne precarie, donne che lavorano di più, ma guadagnano meno, donne che non trovano lavoro perché troppo preparate, donne che non fanno carriera perché sono madri o ancora perché potrebbero scegliere di diventarlo, donne che lasciano il lavoro dopo la nascita di un figlio per mancanza di servizi, per l'impossibilità di rendere compatibili l'attività lavorativa e l'essere mamma, donne che nella sfera familiare se si è in due a perdere il lavoro, cedono il passo al proprio compagno.
È un tarlo quest'ultimo: mi sono chiesta perché in un simile dramma ci si pone in una logica di subalternità e non di salvaguardia, si conceda all'uomo il requisito del diritto al reintegro, avvalorando un preconcetto mai superato nel tempo che il nostro lavoro, la quotidiana fatica, la nostra crescita e autonomia siano valori secondari che, in fondo, possono anche aspettare. Non può essere per "amore"che ci facciamo da parte, in una rinuncia per me devastante.
Occorre ripartire dal sé, dalla concezione che si è valore fondante nello sviluppo di crescita economica e sociale del nostro paese.
Occorre guardare alla crisi per sviscerare e risolvere, attraverso nuovi strumenti di cambiamento che incentivino l'occupazione giovanile e di genere. Occorre rendere obbligatorio il congedo per la nascita di un figlio anche al padre in una pratica di vera genitorialità. Occorre un'attenta e severa analisi dei tempi e dei carichi di cura che, attraverso meccanismi di incentivazione/disincentivazione, permettano di superare la pesante disparità, anomalia tutta italiana.
Il gelo è ritornato dentro le ossa e questa volta non è solo il freddo. Ripenso alle migliaia di donne che hanno perso il lavoro, alle loro lotte, al diritto di essere con dignità protagoniste del proprio percorso di donne, di madri, di figlie e sono parte del loro coraggio.
Ripenso alle lavoratrici dell'Omsa che, in uno slancio di generosità e creatività si sono rimesse in gioco portando nei teatri e nelle piazze il dramma della perdita del lavoro, rendendo visibile ciò che purtroppo è il percorso di tante e tanti.
La mente torna alla Torre Faro, a Oliviero rimasto per tanti giorni solo lassù, raggiunto adesso da Stanislao. Spero che trovino il coraggio di scendere e di riunirsi con i propri compagni per continuare una lotta portata avanti con il sostegno attivo della Filt, insieme alla Cgil, alle altre organizzazioni Sindacali, a molti esponenti delle Istituzioni. Una lotta che è diventata degli uomini e delle donne che con speranza e coraggio proclamano il proprio diritto al lavoro.
La città ricoperta di neve mi riconduce ad un'atavica ricerca di stabilità, di equilibrio. Conosco questa sensazione di gelo dalle molteplici sfaccettature, ma so che occorre guardare al passato per essere in grado di correggere il presente e provare, attraverso un consapevole impegno, a ricostruire il futuro.

Storie di donne, leggi e conquiste

Lidia Poet, Franca Viola, Rosanna Oliva, nomi di donne, quasi sconosciute protagoniste di fondamentali conquiste che oggi le donne vivono come evidenti e naturali. Non è stato sempre così e per molte non lo è ancora oggi. Fino alla fine degli anni '60 l'adulterio, ma solo quello femminile, era reato e la pubblicità degli anticoncezionali era vietata. Solo dal 1960 alle donne è stato concesso di partecipare ai concorsi per accedere ai ruoli di responsabilità nelle pubbliche funzioni e solo nel 1963 hanno potuto entrare in magistratura.
Da pochissimo, e limitatamente ad alcune amministrazioni locali, è stata affermata la presenza paritaria delle donne nelle giunte e nelle società partecipate.
Eppure le donne sono state protagoniste dello sviluppo industriale dei primi del '900, della lotta di liberazione e della fondazione della Repubblica, della ricostruzione industriale e dei movimenti degli anni'70, fino alle recenti vicende sui temi eticamente sensibili, dall'aborto alla fecondazione assistita, alla dignità delle immagini pubblicitarie.
Un cammino lungo un secolo, un percorso difficile, contrastato, conquistato, fatto anche di leggi e di sentenze che hanno cambiato la vita delle donne. E non sempre in meglio.
Il libro, attraverso le storie, le canzoni, i film, le leggi e le sentenze, ripercorre questo cammino, descrive gli eventi più importanti, spiega le leggi che hanno modificato il lavoro, la famiglia, la vita delle donne italiane.
E anche quella degli uomini.

Conversazione con l'Autrice

Cosa c'è d'importante in questo libro?
Ci siamo noi, c'è la nostra storia, le nostre leggi, le nostre canzoni, ma c'è anche il nostro futuro. Noi sappiamo chi siamo? Pochi sono al corrente che le prime donne avvocato andavano in tribunale tra gli insulti della folla che le invitava a tornare a casa, a cercarsi marito e a non disturbare il lavoro degli uomini. In quell'epoca, parlo del 1920 non di tremila secoli fa, una grande scrittrice come Matilde Serao le invitò a non cadere nel ridicolo, disse proprio così, e a non seguire l'esempio delle suffragette, donne sprezzantemente definite come "emancipate senza talento, senza istruzione vera, senza serietà, che vogliono votare e non lavorare". Questi episodi, se così vogliamo chiamarli, sono la nostra storia, siamo noi, fanno parte del nostro dna e si ripropongono in altri modi. Le faccio un esempio. In Italia, da un'indagine fatta nel 2007, è emerso che molte donne non considerano violenza le botte inflitte loro dai mariti. Secondo lei, c'è o non c'è un nesso con il fatto che fino a quattro decenni fa non era punibile il marito che picchiava la moglie? Era punito solo quel marito che, nei confronti della moglie, abusava dei mezzi di correzione. La questione era che il marito aveva il diritto di picchiare la moglie. Diritto che si fermava solo di fronte al divieto di abusare delle botte aventi il fine di educare e correggere la consorte. Noi abbiamo dimenticato chi eravamo e per sapere chi siamo e dove vogliamo andare, donne e uomini insieme, è importante sapere da dove veniamo. E' importante per noi, adulti, ed è importante per le giovani generazioni che rimangono stupite nel sapere che, fino alla fine degli anni '70, lo stupratore che sposava la vittima non era più punibile o che il marito che uccideva la moglie adultera o la figlia che lo disonorava godeva di attenuanti per il delitto d'onore. Non era condannato all'ergastolo e in quattro o cinque anni era già libero.
Se Hina, la ragazza pachistana uccisa dal padre nel 2006 perché voleva vivere all'occidentale, fosse stata uccisa prima del 1981 il padre non starebbe scontando l'ergastolo, ma godrebbe dei benefici e delle attenuanti del delitto d'onore. Ma quel che trovo egualmente importante del libro è aver accompagnato, con una scansione cronologica, tutti questi fatti con immagini, film, quadri, canzoni, oggetti che sono la nostra storia.

Nel suo libro tutto sembra snodarsi attraverso le leggi sul lavoro dal 1902 ad oggi, però quello che emerge è anche la storia del cambiamento dei costumi nel nostro paese nell'arco di cent'anni.
Sa qual è il complimento più bello che ho ricevuto finora? E' quello di una trentenne che mi ha detto che lo ha letto d'un fiato come un romanzo e, in fondo, la scansione cronologica ha questo senso e hanno senso anche i personaggi. Per i primi del secolo, in occasione della prima legge sul lavoro ho ricordato il quadro di Pellizza da Volpedo. E' del 1902 la prima legge che prende atto del lavoro delle donne, che pose il limite di 12 ore di lavoro. Ed è sempre del 1902 la presentazione alla quadriennale di Torino del quadro "Il Quarto Stato" di Pellizza. Nel quadro si vede in prima fila una donna scalza con un bambino in braccio. Gli altri due uomini, anch'essi in primo piano, procedono pacati aprendo il passo al Cammino dei lavoratori. La donna accanto a loro procede decisa quasi in diagonale. Solo qualche decennio prima, un deputato, Salvatore Morelli, aveva anticipato che "si fa innanzi imperiosamente come quinto stato la famiglia delle donne che reclama lavoro". E' questa la ragione del titolo: il Quinto Stato. Ed è una storia di donne, a partire da Antonietta, il personaggio del film di Ettore Scola, Una giornata particolare, interpretata da Sofia Loren. Il libro riporta un bel dialogo tra lei e Gabriele,

il personaggio interpretato da Mastroianni, un ex annunciatore dell'EIAR allontanato dall'ente radiofonico e ormai prossimo alla partenza per il confino perché non ha una "voce solenne, marziale e di romano orgoglio" e soprattutto perché, essendo omosessuale, porta una differenza che non gli consente di essere considerato "uomo, marito, padre e soldato". Ci sono persone e personaggi che incarnano scelte, come Franca Viola, la ragazza siciliana che rifiutò di sposare il suo violentatore e a chi le chiedeva se si vergognava di quanto era successo rispose "io non mi vergogno. Il disonorato è lui che ha fatto una cosa brutta e che si deve vergognare". Anni dopo si sposò con l'abito bianco e quando le ricordarono il suo coraggio, lei, che non pensava di avere fatto niente di eccezionale, rispose "non fu un gesto di coraggio, ho fatto solo quello che mi sentivo di fare. Ho seguito il mio cuore". C'è la storia di Rosanna Oliva che nei primi anni '60 fece una causa contro un concorso per soli uomini e aprì le porte all'ingresso delle donne nella magistratura. E accanto a queste storie e ad un'Italia che cambia, con l'emigrazione interna, la motorizzazione, ci sono le canzoni e si passa da Gigliola Cinquetti che "non ha l'età per amare" a Patty Pravo e a Caterina Caselli che hanno tutt'altro approccio e visione di se stese e del proprio futuro.
C'è un passaggio nel libro che trovo particolarmente interessante, è quando cito una sentenza del 1983 della Corte Costituzionale che sembra occuparsi delle discriminazioni subìte dalle donne. In quella sentenza, in cui si dice che ad un sesso non si possono attribuire qualità minori di un altro, il caso sottoposto alla Corte riguardava invece quegli uomini cui, fino a quel momento, era impedito di insegnare nella scuola materna. Le leggi e le sentenze citate in materia di parità di trattamento hanno prodotto e producono effetti positivi anche per quegli uomini che sentono la codificata ripartizione di ruoli e professioni come un peso e un limite alla propria dimensione personale, vivendola più come un onere che come un privilegio, stanchi di sostenere lo stereotipo "dell'uomo che non deve chiedere mai" come raccontava una nota pubblicità di un profumo maschile di qualche anno fa.

Si nota nel libro anche un'attenzione linguistica.
Certo, è un aspetto al quale tengo molto e vedo che ha trovato un riscontro favorevole. Perché riferendosi al 1919 si continua a parlare di suffragio universale? Era un suffrago limitato ai soli uomini, ed è singolare che sia stato denominato universale e che così sia rimasto ancor oggi nel lessico corrente a denotare quasi un universo saturo e autosufficiente, a sesso unico. E lo sa che basta un aggettivo a trasformare uno stato laico in uno stato confessionale? Guardi al matrimonio così come definito dalla nostra Costituzione: l'art. 29 ha riconosciuto i diritti della famiglia come società naturale fondata sul matrimonio respingendo la suggestione voluta da alcuni di considerarlo anche indissolubile!

Nelle conclusioni del libro, dopo aver parlato dell'ultimo decennio per finire nell'estate del 2011 con l'incontro nazionale di "Se non ora quando", lei sottolinea l'importanza della consapevolezza, può aggiungere qui qualcosa d'altro?
Le rispondo con un'altra domanda: sarebbe arrivato il diritto di voto se le donne si fossero ritenute incapaci? Per farcela, come ho ricordato nella citazione del libro, occorrono due convinzioni di fondo: la prima è che la realtà sia modificabile, basta saper trovare le opportune strategie. La seconda è che noi abbiamo la capacità di farlo. E dunque penso che credere che possiamo ottenere qualcosa di grande, avere gli strumenti per ottenere qualcosa di grande e credere di meritarsi qualcosa di grande sia il segreto del successo.

Ileana Alesso, è nata, vive e lavora a Milano, fa l'avvocato ed è consulente di aziende e pubbliche amministrazioni. È presidente di società partecipata dal Comune di Milano, è docente in diritto delle pari opportunità ed in master universitari. È formatrice ed ha iniziato a collaborare con il settore formazione della CGIL Lombardia nel 2005. E' componente del Comitato Pari Opportunità dell'Ordine degli Avvocati di Milano e Consigliera di Fiducia dell'Università di Milano-Bicocca. Impegnata nei processi che hanno portato all'annullamento delle linee guida regionali lombarde di modifica della legge 194/78, sull'interruzione di gravidanza, e all'incostituzionalità della legge 40/2004 sulla fecondazione assistita. Impegnata nella difesa dei diritti delle coppie omosessuali alla Corte Costituzionale e per l'affermazione della democrazia paritaria al Tar e al Consiglio di Stato.

Un sottopasso da vivere

di Paola Bafile, Presidente di Nuova Acropoli Lombardia

Con il progetto di riqualificazione "EscoAdIsola.it" si riducono le distanze tra il quartiere Isola e la stazione ferroviaria di Milano Porta Garibaldi

Si adottano monumenti, aree verdi, ma avete mai sentito di qualcuno che abbia adottato un sottopasso ferroviario? Non è certo un posto ambito, tuttavia è di grande interesse sociale, luogo di transito di passeggeri che, frettolosi e distratti, non vedono l'ora di superarlo e raggiungere il binario o l'uscita.
Ma chi transita ora nel tunnel di collegamento tra la Stazione Milano Porta Garibaldi e l'uscita su Via Pepe rimane piacevolmente sorpreso, ammirando un ambiente completamente rinnovato: coloratissimi murales decorano le pareti al posto delle fastidiose scritte.
Sono parte del progetto EscoAdIsola.it, realizzato dall'Associazione Nuova Acropoli Lombardia in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con il Patrocinio del Comune di Milano ed il Consiglio di Zona 9.
Nuova Acropoli www.nuovaacropoli.it è un'associazione di cultura e volontariato con sede centrale a Roma e 12 filiali in 7 regioni d'Italia. Da tre anni è presente anche a Milano, dove ha già realizzato iniziative di grande rilevanza nel campo culturale, sociale, ambientale e di Protezione Civile. La sua sede meneghina è in Via Pietro Borsieri 41, nel cuore del quartiere Isola/Garibaldi, sul quale insiste appunto l'uscita di Via Pepe.
Molti dei soci, giovani di età compresa tra i 18 ed i 35 anni, utilizzano l'uscita della stazione di Porta Garibaldi verso via Pepe e più volte hanno segnalato il suo stato di degrado. Non vedendo la situazione migliorare nel tempo, l'associazione si è proposta per "adottare" a titolo di volontariato questo tratto urbano, al fine di renderlo dignitoso, vivo e più sicuro attraverso un coordinamento di iniziative artistiche e culturali tra le realtà associative milanesi.
È un progetto innovativo, EscoAdIsola.it, che coniuga sicurezza e decoro urbano ridonando dignità e vivibilità ad un ambiente prima deturpato ed inospitale.
Prevede varie fasi di realizzazione, per coinvolgere in un crescendo logico soggetti pubblici e privati, affinché l'intervento non sia un episodio isolato, ma possa crescere con il tempo.
Nel mese di novembre 2011 si è conclusa la prima fase con due fine settimana in cui i giovani vincitori del primo bando hanno realizzato 21 opere. Il concorso aveva come tema "Il **Viaggio: Viaggiare unisce i popoli, le culture, i luoghi"** con quattro argomenti da sviluppare: **natura, amicizia, integrazione sociale e solidarietà.**

Rivolto a tutti gli artisti in grado di decorare utilizzando una tecnica espressiva a scelta tra writing, graffiti, wall painting, murales, stencil e simili, hanno inviato i loro bozzetti in 78 e 21 sono stati quelli selezionati dalla giuria, composta da rappresentanti del mondo dell'arte, di Rete Ferroviaria Italiana, di Centostazioni e di Nuova Acropoli.
I passanti hanno potuto votare, per un mese, il loro artista preferito sul sito www.escoadisola.it ed il punteggio più alto è stato raggiunto da Blob con "Around the word", che ha conquistato la possibilità di decorare un ampio spazio d'onore a lui riservato.
Ma il cuore del progetto, quello che assicurerà una maggiore sicurezza nelle ore serali, saranno le attività di animazione che trasformeranno il tunnel in un palcoscenico originale. Nuova Acropoli sta raccogliendo le adesioni di artisti ed associazioni e sta redigendo un calendario per accendere di luci e suoni lo ***"Spazio EscoAdIsola"***, *angolo del sottopasso* decorato da Greg *(Gregorio Mancino)* con l'aiuto di volontari e passanti in una performance fuori concorso.
Nel mese di gennaio, sono stati pubblicati altri **due nuovi bandi** per la decorazione del tunnel di ricongiungimento con l'area commerciale della stazione Porta Garibaldi.
Uno è rivolto agli artisti, con un tema più impegnativo rispetto al primo: **"Sei un piccolo Artista della Vita? Sprigiona con la tua arte un po' di bellezza ed un po' di bontà intorno a te. Contribuirai così a rendere il mondo migliore".**
L'altro è riservato alle scuole superiori con indirizzo artistico a tema libero, ***"Vi raccontiamo una storia…"*** Narrare una storia, con contenuto etico, significa arricchire di senso uno spazio urbano di passaggio, dando l'occasione a chi lo frequenta di aprire la propria mente ad una quotidiana riflessione.
Il sito aggiorna in tempo reale sull'avanzamento del progetto, che proseguirà per il 2012 con il recupero di tutta l'area, fino ad arrivare all'uscita sulla strada quando, ad essere coinvolto, sarà tutto il quartiere Isola, da cui il progetto ha preso il nome.

Intervista a GREG a cura di MANUELA BARONI

Parliamo di questa importante iniziativa che si svolge in una città complessa come Milano. Cosa ne pensi, come mai hai deciso di partecipare?

Sono contento che a Milano si faccia questo lavoro perché già in altre città sono portate avanti simili iniziative: Parigi, New York, Bruxelles e anche qui è giusto che gli artisti abbiano uno spazio riconosciuto dove possano colorare la città. Questa Milano ha proprio bisogno di essere colorata. Aspettando l'Expo, dobbiamo cominciare a colorarla perché se la città è colorata la gente è più contenta. Io ho dipinto anche ospedali, case di riposo ed un penitenziario. Penso che l'arte debba aiutare questa società che è molto in difficoltà. Per esempio, io non solo utilizzo gli spazi colorati per rallegrare la gente e i bambini malati ma utilizzo anche oggetti che sono buttati, tipo televisori, frigoriferi e faccio opere con queste cose. Quindi questa società ha bisogno dell'artista per trovare il bello. Il problema di una società che non ha più un'anima è che le persone sono attaccate alla televisione e non utilizzano più la loro anima. Noi dobbiamo rilanciare questa cosa e far in modo che le persone tornino a sorridere.

Quindi c'è un messaggio importante nella tua arte?

Certo. Il messaggio è il colore. Noi abbiamo dei centri colorati all'interno del nostro corpo che si chiamano chakra, sono 7 e il colore rappresenta la vita. Il nostro messaggio è: portare vita nella vita, cioè dare un valore a questa vita nei luoghi dove anche le persone passano di sfuggita, che può essere il sottopassaggio di una metropolitana, di una stazione ferroviaria. Noi abbiamo un importante messaggio che è quello di dare la gioia, la vita e soprattutto un'anima. Quando qualcosa ha un'anima, la noti perché ti fa stare bene quando gli sei vicino. Il colore è una di queste cose.

E com'è lavorare a Milano rispetto ad altre città?

Il fatto di creare degli spazi nuovi e avere un concetto diverso dell'arte significa che essa non è solo chiusa in galleria ma che i ragazzi hanno chiesto di esprimersi. E questo è bello perché ci permette di valorizzare il nostro made in Italy che, in altre parti del mondo, è molto apprezzato. Noi abbiamo una grande fertilità, una grande fantasia e devo dire che, in ogni parte in cui sono stato, mi hanno accolto positivamente perché quando portiamo gioia e colore facciamo qualcosa di positivo.
Voglio dire che questa Milano ha bisogno perché con l'Expo arriverà tutto il mondo a visitarci, quindi non facciamo solo cose istituzionali, ma cose che servono ai giovani per dare un senso a questa vita. Perché noi non dobbiamo criticare, dobbiamo agire con il cuore. Il cuore è molto importante tanto è vero che il cuore è il mio simbolo da vent'anni a questa parte. Il cuore è la parte pulsante dell'anima. Quindi c'è bisogno del cuore anche in quello che facciamo, il cuore serve nell'amore e in qualsiasi gesto anche semplice e normale.

Che differenza c'è tra lavorare su una tela e su uno spazio aperto?

Devo dire che non cambia perché quando sei in azione, il colpo di fulmine non decidi dove cade: sei in azione. Un giorno, un giornalista mi chiese che cosa avrei salvato se il mio studio avesse preso fuoco, quale opera importante avrei messo in salvo. Io ho guardato bene tutte le opere e poi ho detto "salverò la signora al secondo piano con il gatto che è anziana, ma le opere le rifarò". Questa è la maniera di pensare: l'opera non è l'oggetto finale ma è solo la partenza. Si cerca sempre di arrivare ad un fine. Ma quale? Quando qualcuno passerà da questo corridoio o leggerà la tua intervista, nel suo cuore vibrerà qualcosa. Sono venute a trovarmi delle persone che hanno letto un mio articolo o una mia intervista, una ragazza ha fatto una tesi a Brera; un detenuto mi disse in carcere "io ti devo molto, non perché mi hai insegnato qualcosa ma perché mi hai fatto sentire una persona che ha una possibilità di vivere".
E questo è quello che dobbiamo cercare di trasmettere, quel pezzettino che non è solo dichiarazione ma è nel cuore, vibrazione. Il soggetto realizzato, un treno con dei fiori e con dei cuori, vuol dire che innanzitutto il trasporto non inquina perché è elettrico e c'è questa possibilità di viaggiare. Sono tutti i colori dei chakra: io non uso mai il nero perché il nero non esiste nei chakra, è un colore che ferma l'energia quindi uso sempre colori molto vivaci, arancione, giallo e il rosso che è l'amore, quindi tutti quei colori che mettono gioia.
Questo treno vuol dire buon viaggio con tutto il cuore.

Greg, con l'aiuto di volontari ha dipinto nel sottopasso l'angolo dello **Spazio EscoAdIsola**, luogo principale di svolgimento delle attività di animazione. **Gregorio Mancino**, questo il suo nome, nato nel '63 a Mariano Comense, vive e lavora a Milano. È un artista affermato che ha trasformato il movimento in arte. Dipinge, disegna, scrive e scolpisce. Ha realizzato i suoi lavori facendo incetta di riconoscimenti per il suo impegno nel sociale (Cuore d'Oro, Ass. Naz. Medici Brianza - Clown d'Oro Dottor Sorriso - Ambrogino d'Argento, Ass. Pittori Via Bagutta Milano). Nel 2005 ha dipinto, nel segno della Pace, il Muro a confine tra Palestina ed Israele, vicino a Gerusalemme.

Manuela Baroni, durante le giornate di animazione, ha intervistato gli artisti per avere testimonianze dal vivo per la redazione della sua tesi del Corso di Laurea Magistrale in Scienze Antropologiche ed Etnologiche dell'Università degli studi di Milano Bicocca, con relatore il professore di Antropologia Estetica, Ivan Bargna.

Chi ha paura di Marx e dei marxismi?

a cura di Alessandra Macci

Il libro "Ripensare Marx e i marxismi" di Marcello Musto – Carocci Editore – è un raffinato lavoro che ricostruisce, "con rigore testuale e storiografico, come dice la quarta di copertina, "tappe ancora poco note, o misconosciute della biografia intellettuale di Marx".
Apprezzabile è l'insistenza dell'autore, giovane studioso napoletano, attualmente professore di Teoria Politica presso la York University di Toronto (Canada) sulla formazione culturale, umana, e politica di Marx. "Marx discendeva da un'antica famiglia ebraica e prendere in esame il suo albero genealogico significa smarrirsi nella lunga lista di rabbini in essa succedutisi nel corso dei secoli" (pag. 24).
E, nonostante Treviri, antica città tedesca che diede i natali a Karl Marx, fosse a maggioranza cattolica, il padre Hirschel, che mutò il proprio nome in Heinrich "decise di entrare nella piccola comunità protestante, della quale facevano parte soltanto 300 membri, che si contraddistingueva per il maggiore liberalismo" (pag. 26).
Il legame con la madre fu sporadico e conflittuale, saltuarie e fredde furono le relazioni con le tre sorelle, "che non ebbero alcuna importanza nella sua esistenza. Terzo di nove figli, a causa della morte per tubercolosi di cinque fratelli, egli rimase, sin da piccolo, solo con esse.".
E sono proprio loro a descriverlo come "terribile tiranno" che le costringeva a "galoppare come fossero suoi cavalli giù per il monte Markus a Treviri" e a mangiare "le focacce che egli impastava con le mani sudicie e con una pasta ancora più sudicia". E non si tratta di masochismo femminile, semplicemente le sorelle acconsentivano a tale tirannia, perché il fratello le ricompensava raccontando loro delle "storie meravigliose" (pag.27).
Ho voluto soffermarmi su questi episodi per evidenziare il Musto filologo. Infatti, la filologia (*φιλὸλογος*, composto da φίλος "amante, amico" e λόγος "parola, discorso) è l'insieme degli studi e delle ricerche che, basandosi sull'analisi dei testi, dei documenti e delle varie testimonianze, si propone di fornire una corretta interpretazione e sistemazione di un problema critico e storico. E l'amore dello studioso Musto per Marx viene fuori in ogni pagina del testo. Si avverte una sorta di identificazione tra l'autore e Marx.
È facile intuire il perché? Musto come Marx ha un sentimento di forte intensità per il dettaglio, la ricerca, la critica, l'analisi. Famelico di letture. Ma ciò che più li accomuna è la passione per la politica. Il *pàthos* (*passio*, *affectus*) vera e propria alterazione, talvolta una malattia, un'affezione dell'anima che incide anche sul corpo. Le "fragilità fisiche" del giovane Marx, gli ammonimenti del padre in proposito "spero almeno che la triste esperienza ti abbia mostrato la necessità di stare un po' più attento alla salute… Anche l'eccessivo studio in questo caso è una pazzia… Non c'è essere più miserevole di un dotto malaticcio" (pag.33). non fanno che confermare questa mia interpretazione.
In conclusione, può essere che l'opera di Marx liberata dai conflitti teorici o da vicende politiche discutibili, torni (o ritorni) ad essere letta in tutto il mondo, d'altronde è così ampio il suo patrimonio teorico e politico che ciò potrebbe risultare utile, e concordo con Derrida: "sarà sempre un errore non leggere, rileggere e discutere Marx"(pag.217). Ma eviterei trionfalismi o dicotomie tipo "cane morto" o "uno spettro si aggira…ed è il pensiero di Marx"?
Il mondo globalizzato di oggi è uno "spazio largo" dove l'idea di confine non si presenta più così rigida, ed anche il rapporto tra i "saperi", le "filosofie", la conoscenza può essere un ponte, un varco che abbatte i muri degli "autismi culturali" per dare, ridare un senso all'ascolto, alla responsabilità, alla libertà.
Infine, mi permetto di dire che ho trovato di una forza straordinaria la dedica "A Lucia e Lucio, sempre al mio fianco".

FINESTRE

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Ivan PANZICA
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione NOSTOP Via S. Gregorio 48 - 20124 Milano Tel. 026715838 Fax 0266987098
FiltLombardia@cgil.lombardia.it http://www.filt.lombardia.it
Supplemento al n° 1 gennaio/febbraio 2012 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Marilisa Monaco Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 23 febbraio 2012 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

I Navigli di Milano

FILT-CGIL

CGIL